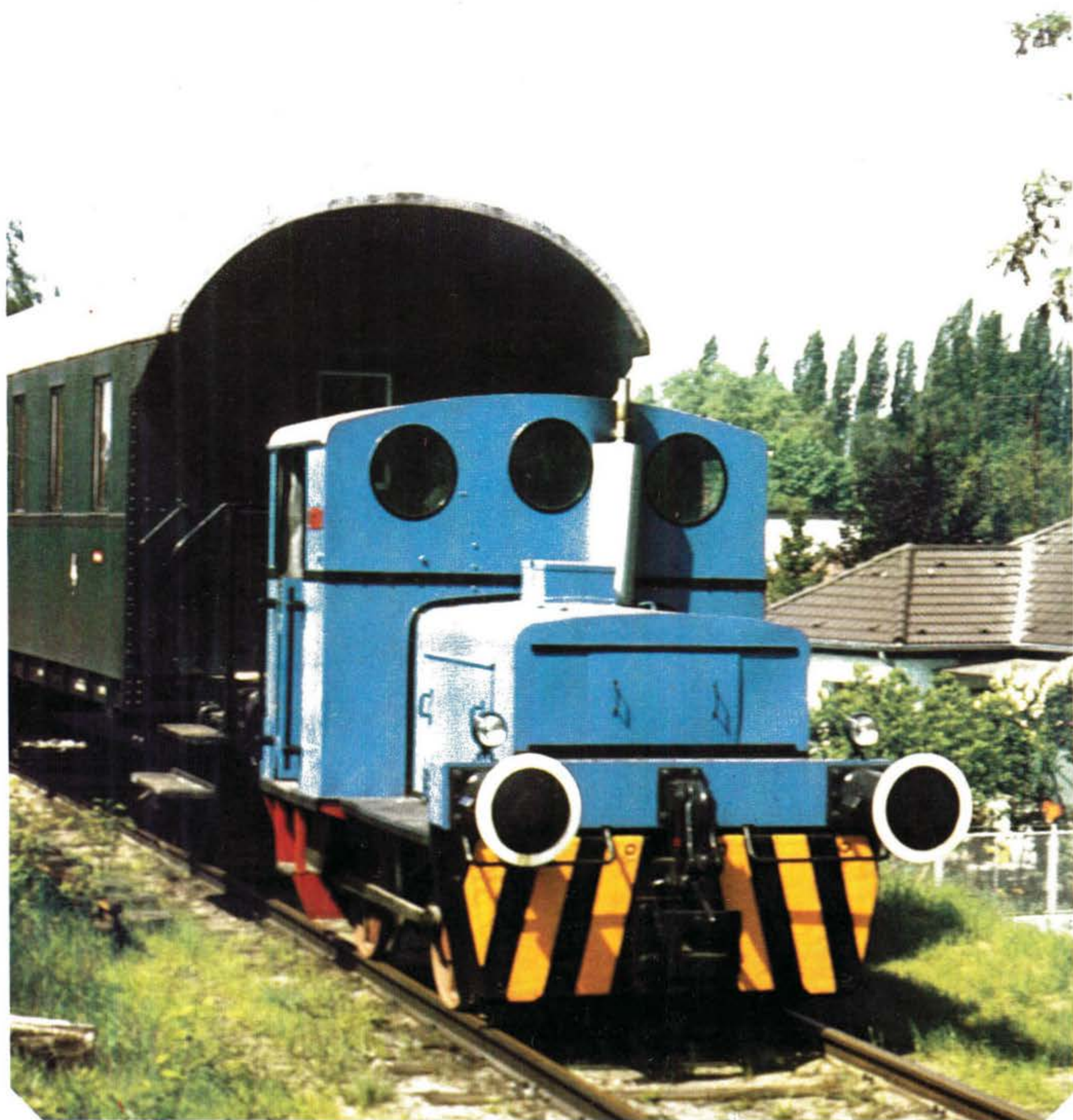
4
90

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Einladung von drüben:
Museumsbahnen



1



2



Mit dem Triebzug nach Hamburg

Am 18. Dezember 1989 fanden nicht nur die flotten Weisen der BVG-Blaskapelle auf dem Bahnsteig 3 des Bahnhofs Zoologischer Garten in Berlin (West) viele Interessenten. Auch der am Bahnsteig eingefahrene Triebzug und die zahlreichen Fotoreporter machten auf sich aufmerksam.

Zu einer Demonstrationsfahrt von Berlin nach Hamburg und zurück hatten der VEB Lokomotivbau „Hans Beimler" Hennigsdorf und die AEG Westinghouse Transport-Systeme Berlin (West) eingeladen. Der Grund: Das Ergebnis einer gemeinsamen Schienenfahrzeugentwicklung wurde vorgeführt, und es sollte das Interesse für attraktive Reiseverkehrszüge zwischen beiden deutschen Staaten geweckt werden. Der dieselelektrische Intercity-Triebzug DE-IC 2000 N, ein Serienerzeugnis für die Griechischen Eisenbahnen (siehe Seiten 2 und 3 dieser Ausgabe), eignete sich dafür bestens.

Dieser erste „Intercity" zwischen Berlin und Hamburg hatte eine Fahrzeit von drei Stunden und 54 Minuten. Aufsehen erregte die Durchsage kurz vor Neustadt (Dosse), daß mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h gefahren wird.

3



4



5



1 DDR-Grenzbahnhof Schwanheide. Nach längerem Halt – wegen des Unterzeichnens der Vereinbarung eingerichtet – fährt der IC über die Grenze und dann auf den Gleisen der DB dem Zielbahnhof entgegen.

2 Kurzaufenthalt im Hauptbahnhof von Hamburg. Diese mit 120 m Spannweite größte freitragende Bahnhofshalle der DB ist 140 m lang und bis zum Scheitel der Stahlkonstruktion 30 m hoch. Das unter Denkmalschutz stehende Bauwerk entstand von 1899 bis 1906.

3 Ankunft des Zuges im Zielbahnhof Hamburg-Altona. Der zweistündige Aufenthalt wurde für eine Pressekonferenz und einen Imbiß genutzt.

4 Reges Interesse fand der zur Abfahrt bereitstehende IC . Er ist – obwohl die DB ähnlich farbene Anstriche anstrebt – von seinem Erscheinungsbild als Triebzug ohne Stromabnehmer ein Außenseiter.

5 Die Innenausstattung des 2.-Klasse-Wagens entspricht dem zeitgemäßen Trend.

Text und Fotos: G. Köhler, Berlin

modell eisenbahner

inhalt

4/90

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
39. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbild

Bekanntlich gibt es drüben zahlreiche Museumseisenbahnen, die meist eigenverantwortlich von selbständigen Vereinen betrieben werden. So auch in Berlin (West). Hier machen schon seit einigen Jahren die Berliner Eisenbahnfreunde e. V. auf sich aufmerksam. Lesen Sie dazu unseren Beitrag auf den Seiten 8 und 9 dieser Ausgabe.

Foto: K. Tatzel, Berlin (West)

Redaktion

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Ing. Lutz Neve
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 20 34 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.
Die Zeitschrift „modelleisenbahner" ist Mitglied der Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung „ferpress" mit dem Sitz in Wien.



Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Dipl.-Ing. Karsten Flach, Dresden
Eisenbahnbau-Ingenieur Oberingenieur Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ulrich Schulz, Neubrandenburg
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-J. Wilhelm, Berlin

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Registrier-Nr.: 1151
Druck:
(140) Druckerei: Druckzentrum Berlin – Grafischer Großbetrieb
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen – auch auszugsweise – ist nur mit Zustimmung der betreffenden Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 2. 3. 1990

Geplante Auslieferung: 4. 4. 1990

Geplante Auslieferung des Heftes 5/90: 4. 5. 1990

Bezugsmöglichkeiten

DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten.
BRD und Berlin (West): Örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur
im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel.
Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Anzeigen

Für Bevölkerungsanzeigen sind alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen ist der VEB Verlag Technik, Oranienburger Straße 13–14, PSF 201, Berlin, 1020, zuständig.
Anzeigen aus dem Ausland nimmt der transpress-Verlag an.

Im Stundentakt nach Hannover

Eisenbahn in der DDR wird schneller – Hochgeschwindigkeits- und Intercityverkehr werden anvisiert

Erst jüngst haben die Medien darüber berichtet, daß eine Schnellverbindung von Berlin nach Hannover ernsthaft im Gespräch ist. Wir haben uns bei der zuständigen Hauptabteilung in der Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn sachkundig gemacht, um die Leser unserer Zeitschrift informieren zu können. Hier das Ergebnis.
Die Redaktion

Die Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn unternimmt gegenwärtig große Anstrengungen, damit sich der Zustand der Strecken und technischen Eisenbahnanlagen nicht weiter verschlechtert, sondern vielmehr Voraussetzungen geschaffen werden, den zu erwartenden Verkehr der Zukunft durch den leistungsfähigen Ausbau des Netzes zu sichern. Die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn spielt dabei eine dominierende Rolle. Die Entwicklung enger Kooperationsbeziehungen beider Unternehmen muß sowohl den gegenwärtigen als auch künftigen Bedingungen Rechnung tragen. Zukunftsorientiert beteiligt sich die Deutsche Reichsbahn an einem europäischen wissenschaftlich-technischen Konzept „Bahn 2000", um ihren Platz leistungsstark, technisch erneuert und attraktiv in Wirtschaft und Gesellschaft zu behaupten. Dazu gehört auch, die Eisenbahnverbindungen zwischen den Zentren der DDR und den Verkehrsräumen in der BRD so auszubauen und zu entwickeln, daß die zu erwartenden Reise- und Güterströme in hoher Qualität und mit internationalem Niveau abgewickelt werden können. Das betrifft insbesondere die Verbindungen nach München, Frankfurt (Main), Hannover und Hamburg.

Entsprechend der Bedeutung des Ballungsgebietes Magdeburg werden die Eisenbahnstrecken Berlin–Magdeburg–Helmstedt–Hannover sowohl über Wiesenburg als auch über Brandenburg leistungsfähig ausgebaut und elektrifiziert. Damit wird erreicht, daß auf der Relation Berlin–Magdeburg–Hannover Reisemöglichkeiten geschaffen werden, die den Intercityverkehr ermöglichen.

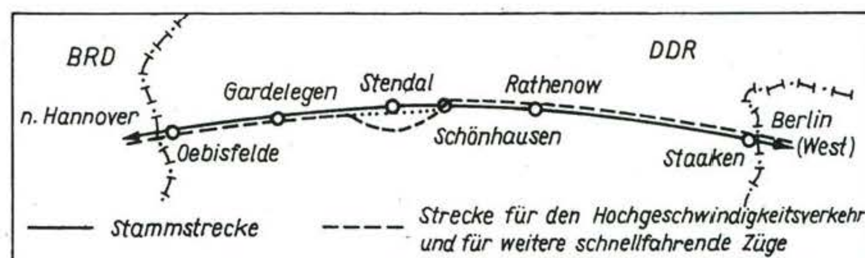
Es ist vorgesehen, die Strecke Berlin–Güterglück–Magdeburg–Helmstedt bis 1993 zu elektrifizieren, weitestgehend eine Fahrgeschwindigkeit von 160 km/h zu erreichen und an das IC-Netz anzuschließen.

Der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Berlin–Brandenburg–Magdeburg ebenfalls mit Fahrgeschwindigkeiten von 160 km/h ist dann bis 1996 bei Anbindung an das IC-Netz geplant. Natürlich braucht man hierzulande nicht so lange zu warten, um in Intercityzügen reisen zu können. Schon ab Ende Mai dieses Jahres, zum Fahrplanwechsel, rollen IC-Züge zwischen Leipzig und Frankfurt (Main), eine moderne Triebwagenverbindung soll zwischen Berlin und Hamburg aufgenommen werden, und die beliebten Interregiozüge werden das Ruhrgebiet mit Berlin über Helmstedt–Magdeburg sowie Leipzig mit München verbinden. Zwar wird man mit Komfort reisen können, aber auf dem Streckennetz der Deutschen Reichsbahn noch auf die international üblichen hohen Geschwindigkeiten verzichten müssen.

Eine besondere Priorität kommt der Eisenbahnverbindung von Berlin nach Hannover zu. Sie liegt in der europäischen West-Ost-Achse eines schrittweise aufzubauenden internationalen Eisenbahnhochgeschwindigkeitssystems. Als in Frage kommende Trasse hierfür wurde die Streckenführung über Stendal–Oebisfelde gewählt. Sie ermöglicht

- die kürzeste und günstige Linienführung,
- eine Querung von Räumen mit relativ geringer Besiedlungsdichte,
- eine optimale Umweltverträglichkeit und
- ein relativ günstiges Bauaufkommen.

Auf DDR-Gebiet hat die Strecke eine Länge von 152,3 km. Die Entfernung Berlin–Hannover (insgesamt etwa 257 km) soll tagsüber im Stundentakt bei Geschwindigkeiten von 200 km/h überwunden werden. Die Qualitätsanforderungen an alle Leistungen für den Bau dieser Strecke sind sehr hoch und haben den internationalen Standards für Strecken mit hohen Geschwindigkeiten zu entsprechen. So wird es keine schienengleichen Wegübergänge geben. Bei der Trassierung sind ein Gleisabstand der zweigleisigen Neubaustrekke von 4,70 m und ein Gleisabstand zur vorhandenen Stammstrecke von 8,00 m vorgesehen. Die Radien der Strecke liegen zwischen 3 000 und 4 400 m. Zu



den Grundparametern der zukünftigen dreigleisigen elektrifizierten Strecke gehört eine Nennspannung von 15 kV und eine Nennfrequenz von 16 2/3 Hz. Um den Bedingungen einer modernen Signal- und Sicherungstechnik zu entsprechen, werden die neu zu errichtenden Stellwerke mit Relais-Spurplantechnik oder elektronischer Stellwerkstechnik ausgestattet sein. Die Disposition des gesamten Zuglaufs auf der zweigleisigen Hochgeschwindigkeitsstrecke und der eingleisigen Stammstrecke wird eine rechnergestützte Zugüberwachung übernehmen.

Die vorbereitenden Arbeiten der DR und der DB haben ein solches Niveau erreicht, daß beide Unternehmen ihren Regierungen Mitte des Jahres den Entwurf eines Regierungsabkommens zum Bau der Strecke vorlegen werden. Danach lassen sich die technischen Detailfragen klären, die ein Ausschreibungsverfahren ermöglichen, an denen sich Firmen der BRD und der DDR beteiligen können. Bei der vorgesehenen hohen Finanzierungsbeteiligung der BRD wird möglicherweise ein Firmenkonsortium oder eine BRD-Firma als Generalunternehmer mit der Bauausführung beauftragt werden. Experten beider Seiten halten eine Bauzeit von fünf bis sechs Jahren für real und einen Baubeginn 1992 für möglich.

Wenn sich diese Vorhaben verwirklichen lassen, könnten hier 1997 die Signale auf Fahrt stehen. Die Fahrzeit zwischen Berlin und Hannover wird zwei Stunden betragen.

Hobbytreffen des Modelleisenbahnernachwuchses

Im Heft 10/89 des „me" haben wir den Aufruf zum 18. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" 1990 veröffentlicht. Dieser Aufruf ist nicht mehr zeitgemäß. Auch wir in der Kinder- und Jugendarbeit werden neue Wege bestreiten. Wir wenden uns deshalb an alle jungen Modelleisenbahner, Freunde der Eisenbahn und Nahverkehrsfreunde im Alter von 12 bis 16 Jahren, am Hobbytreff des Modelleisenbahnernachwuchses vom 14. bis 17. Oktober 1990 in Zwickau teilzunehmen.
Vorgesehen sind eine Reihe von Erfahrungsaustauschen auf den Gebieten des Bastelns, der Fotografie, der Dokumentation sowie Eisenbahn-Exkursionen. Die Teilnahmegebühren betragen 20,– Mark für Nichtmitglieder im DMV und 15,– Mark für DMV-Mitglieder (einschließlich Schülermitglieder). Sie sind nach der persönlichen Einladung bis zu einem noch festzulegenden Zeitpunkt zu entrichten.
Bis zum 31. Mai 1990 nimmt Hans-Dieter Weide, Georg-Schumann-Straße 261, Leipzig, 7022, die Teilnahmemeldungen schriftlich, also auf dem Postwege, entgegen. Sie müssen enthalten: Name, Vorname, Geburtsdatum, Anschrift, DMV-Mitglied ja/nein, Arbeitsgemeinschaft oder sonstige Einrichtung sowie das Interessengebiet.
Wir wollen gemeinsam mit Euch eine neue Qualität in unserer Arbeit erreichen. Deshalb macht von diesem Angebot regen Gebrauch! Schließlich wollen wir uns im Oktober in Zwickau wiedersehen.
Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des DMV

90 Jahre NME

Aus Anlaß des 90jährigen Bestehens der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn in Berlin (West) kann vom 12. bis 27. Mai 1990 eine Ausstellung in der Schule Alt-Rudow 60 besichtigt werden. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16.00–18.00 Uhr, Sonnabend und Sonntag 10.00–16.00 Uhr. Für Gruppen, Vereine und Schulklassen bitte extra Termine telefonisch unter 6 62 36 62 absprechen. Eröffnung der Ausstellung: 12. Mai 1990, 11.00 Uhr. Dia-Vorträge über die NME: 16. Mai 1990 um 19.00 Uhr im Schützenhaus, Stubenrauchstraße 113, 1000 Berlin 47. Sonderfahrten auf der NME: 26. Mai 1990 (15,– DM). Genaueres telefonisch erfragen (6 62 36 62).
M. Ziemer, Rudower Heimatverein e. V., Berlin (West)

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen

Fahrplanmäßiger Verkehr findet auf der Ersten Museumseisenbahn Deutschlands Bruchhausen-Vilsen–Asendorf vom 1. Mai bis 30. September 1990 an allen Sonn- und Feiertagen statt. Im Juli, August und September verkehren die Züge auch sonnabends.
Nachstehend dazu weitere Angaben:

1. Mai: Saisoneröffnung „Kleinbahn-Tag"
13. Mai: außerdem fahrplanmäßiger Verkehr auf der Verden–Walsroder Eisenbahn bis Bruchhausen-Vilsen mit dem historischen Triebwagen 1.
3. Juni: „Kleinbahn-Tag"
4. Juni: „Kleinbahn-Tag"
10. Juni: wie 13. Mai
8. Juli: wie 13. Mai
5. August: wie 13. Mai
18. August: „Kleinbahn-Tag"
19. August: „Kleinbahn-Tag"
2. September: wie 13. Mai
15. September: „Kleinbahn-Tag" und Nachtfahrt
29. September: Nachtfahrt
30. September: wie 13. Mai/Ende der Saison

Am 1., 2., 8., 9., 15. und 16. Dezember 1990 sind wieder die Nikolausfahrten vorgesehen. An den „Kleinbahn-Tagen" fahren zusätzliche Züge.
E. Böcker, Bahnhofsbüro, D-2814 Bruchhausen-Vilsen

Die „Zweite" ruft!
Vom 13. bis 21. Oktober 1990 veranstaltet das Jugendfreizeitzentrum Wuhlheide in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR die 2. Jugendmodellbahn-Ausstellung.
Wir rufen alle Schüler und Jugendlichen auf, mit Modellbahnanlagen, selbstgebauten Fahrzeugmodellen, Gebäuden, Technologiedarstellungen und ähnlichem daran teilzunehmen.
Besonders suchen wir Anlagen, die nach einem konkreten Vorbild gestaltet wurden.
Zeigen wollen wir aber auch, wie in einer kleinen Neubauwohnung doch noch Platz für die Eisenbahn gefunden wurde. Eure originellste Lösung wird gesucht.
Weiterhin möchten wir Euch auch einige Anlagen der Spitzenklasse vorstellen, die die hohe Schule des Eisenbahnmodellbaus dokumentieren.
Zum Verweilen lädt wiederum unsere Leseecke mit Transpress-Literatur und unser spezielles Filmangebot ein.
Für die, die sich für das Einmaleins des Modellbahnbaus interessieren, wird während der Ausstellung an einer Anlage weitergebaut.
Die Möglichkeit, selbst etwas für die Modelleisenbahn zu bauen, wird es 1990 auch wieder geben. Was, wird aber noch nicht verraten.
Eure Bemühungen um die Mitwirkung an dieser Ausstellung wollen wir auch diesmal in besonderer Form anerkennen und hoffen wieder auf die großzügige Unterstützung der Modellbahnindustrie, des transpress-Verlages und weiterer.
Wir erwarten Eure Anfragen. Teilnahmemeldungen, besonders natürlich aus dem Berliner Raum, sind an folgende Anschrift zu richten:
Jugendfreizeitzentrum Wuhlheide, Abteilung Technik,
Herr Frank Tinius,
An der Wuhlheide, PSF 25,
Berlin, 1170.
Telefonisch erreicht Ihr uns über: 6 30 75 33
F. Tinius, Berlin
Außerdem ...
... wird es am 14. und 21. Oktober 1990 in der Wuhlheide wieder Dampfloksonderfahrten auf 600-mm-Spur geben. Ein Besuch lohnt sich schon deshalb! *me*

– aktuelle Spalte – aktuelle Spalte – aktuelle Spalte – aktuelle Spalte –

Sehr geehrte Leserinnen und Leser!

Zu Beginn des zweiten Halbjahres 1990 sehen wir uns veranlaßt, die Preise für unsere Zeitschriften zu erhöhen.
Demzufolge verändert sich der Einzelverkaufspreis der Zeitschrift „modelleisenbahner" auf 2,50 Mark.
Bei vierteljährlicher Kassierung oder Abbuchung zahlen Sie 7,50 Mark.
Das ist eine Konsequenz veränderter Marktbedingungen, denen wir uns nicht entziehen können.
Aber auch international hat eine renommierte und einem hohen Anspruchsniveau verpflichtete Fachzeitschrift ihren Preis.
An der weiteren inhaltlichen Profilierung arbeiten wir ebenso wie an einer besseren Ausstattung. Wir sind sicher, daß das auch in Ihrem Interesse ist.
Wenn Sie dennoch Ihr Abonnement nicht aufrechterhalten wollen, sind Abbestellungen bis zum 10. des Monats vor Beginn des Inkassozeitraumes beim zuständigen Postzeitungsvertrieb möglich.

Ihr
transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Redaktion modelleisenbahner

Arbeitsgemeinschaft 3/67 Weißeritztalbahn des DMV

Aus Anlaß der bevorstehenden Modernisierung der letzten 750-mm-Einheitsreisezugwagen findet am Sonntag, dem 22. April 1990, eine Fotosonderfahrt mit den letzten vorhandenen Wagen dieser Bauart und einer Altbau-VII K von Freital-Hainsberg nach Kurort Kipsdorf und zurück statt. Abfahrt: gegen 8.00 Uhr, Rückkehr: gegen 17.30 Uhr. Zahlreiche Fotohalte. Anmeldung nur durch Einzahlung der Teilnehmergebühr von 8,00 Mark, Kinder (bis 10 Jahre) 4,00 Mark an: Dirk Steckel, Terassenufer 14/906, Dresden, 8010.
Kempe, Vorsitzender

Historische Feldbahn Dresden

Der Tag der offenen Tür in Dresden-Klotzsche wird nicht nur am 21., sondern **auch am 22. April 1990** jeweils von 11 bis 18 Uhr organisiert. Weitere Angaben siehe Heft 3/90, S. 26. *me*

Sonderfahrt nach Loburg

Am 10. Juni 1990 von Magdeburg Hbf über Magdeburg Elbbahnhof und Biederitz nach Loburg und zurück, vsl. mit BR 50.3 und 65 1049, Abfahrt ca. 9.30 Uhr, Ankunft ca. 18.00 Uhr. Teilnehmerpreis: Erwachsene 20,– M, Kinder bis 10 Jahre 10,– M, DMV-Mitglieder bei Angabe der Mitgliedsbuch-Nummer und AG 12,– M.
Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrags nur per Postanweisung bis 5. Mai 1990 an Bezirksvorstand Magdeburg des DMV, Breiter Weg 250, Magdeburg, 3010. Der genaue Fahrplan wird mit der Fahrkarte zugeschickt.

Gottfried Köhler, Berlin

Der DE-IC 2000 N für Griechenland

• Konsortium Außenhandelsbetrieb Schienenfahrzeuge Export-Import der DDR und AEG Westinghouse Transport-Systeme GmbH Berlin (West) bauten für die Griechischen Eisenbahnen (OSE/Organismus Sidirodromon Ellados);
• Auftrag enthielt Entwicklung und Produktion von zwölf vierteiligen dieselelektrischen Intercity-Triebzügen, vor allem für die Strecke Athen–Tessaloniki;
• Das KLEW „Hans Beimler" Hennigsdorf war verantwortlich für die Entwicklung und den Bau der Triebwagen, die AEG übernahm die Traktions- und Hilfsbetriebsausrüstung, der VEB Waggonbau Bautzen stellte die Mittelwagen her.
• Triebzüge wurden u. a. im Zusammenhang mit der Bewerbung Athens zur Ausrichtung der Olympischen Spiele im Jahre 1996 beschafft;
• 1989 sind die Züge hergestellt und ausgeliefert worden.

Grundkonzeption und Ausführungsgrundsätze

Die gewählte Triebzug- und Antriebskonzeption wurde durch die besonderen Betriebsbedingungen für den Eisenbahnbetrieb in Griechenland bestimmt. Große Leistungsreserven sind erforderlich, da sowohl topographisch als auch in der betrieblichen Belastung von Streckenabschnitten solch ein Zug, soll er sich bewähren und anerkannt werden, nach einem anspruchsvollen Fahrplan zu fahren ist. Es gibt auf dem mittleren Streckenabschnitt, der überwiegend eingleisig ausgeführt ist, 78 Tunnels, Steigungen von über 20 ‰ und ständig wechselnde Gleisbögen. Auf der 510 km langen Gesamtstrecke von Athen bis Tessaloniki betrug die Fahrzeit von Schnellzügen bisher sieben Stunden und 44 Minuten. Der DE-IC 2000 N wird die Strecke in fünf Stunden und 25 Minuten zurücklegen. Jeder vierteilige Triebzug hat zwei von der „Motoren und Turbinen Union" Friedrichshafen hergestellte 12-Zylinder-Dieselmotoren mit einer Leistung von je 1 000 kW und einer maximalen Drehzahl von 1 800 min^{-1}. Die Drehspannung vom direkt gekuppelten Generator wird in einem Diodengleichrichter in Gleichspannung umgeformt. Gespeist werden damit die beiden parallel geschalteten Mischstrom-Fahrmotoren. Diese sind unterflur elastisch aufgehängt. Über Gelenkwellen und Achsgetriebe werden die beiden Radsätze im Drehgestell jedes Triebwagens von einem Fahrmotor angetrieben. Soviel zum Antriebskonzept.

Technische Daten	
Spurweite	1 435 mm
Achsanordnung	B'B' + 2'2' + 2'2' + B'B'
Zugzugsammensetzung	TWB + MWD + MWC + TWA
Länge des vierteiligen Zuges über Puffer	101 800 mm
Länge eines Triebwagens über Puffer	24 500 mm
Länge eines Mittelwagens über Puffer	26 400 mm
Drehzapfenmittenabstand Triebwagen	17 700 mm
Drehzapfenmittenabstand Mittelwagen	19 000 mm
Drehgestell-Radsatzstand	2 600 m
Anzahl der Sitzplätze	
1. Klasse	36
2. Klasse	144
Leistung der Traktionsdieselmotoren	2 × 1 000 kW
Kraftübertragung	dieselelektrisch
Anzahl und Art der Fahrmotoren	4 Mischstrommotoren
Dienstmasse	210 t
Reichweite/Fahrstrecke	1 000 km
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h

Das Konzept für die Zugteile sah zwei gleich ausgestattete Triebwagen für vorn und hinten und dazwischen zwei Mittelwagen ohne Antrieb vor. Der Mittelwagen D ist ein Großraumwagen 2. Klasse mit 80 Sitzplätzen, der andere (C) hat zwei Bereiche, einen davon als 1. Klasse mit 36 Sitzplätzen und der andere ist der kombinierte Bar-/Küchenbereich. Die Triebwagen erhielten einen Führerstand, Elektrogeräteraum, Maschinenraum, ein Zugführerabteil, ein Gepäckabteil und den Fahrgastraum mit 32 Sitzplätzen der 2. Klasse.

Ausrüstung und Ausstattung

Der Wagenkasten ist massesparend und korrosionsgeschützt hergestellt: als geschweißter Stahl-Leichtbau aus Standardprofilen, wobei außen rostträges kupferlegiertes Stahlblech verwendet wurde. Zur Schalldämmung sind die Wagenkästen mit einer etwa 4,5 mm dicken Antidröhnbeschichtung versehen worden; als Isolation dient superfeine, in Polyäthylenfolie verpackte Glaswolle. Die Fahrgasträume haben alle Doppelscheiben-Thermofenster erhalten, wobei die äußeren Scheiben zur Verminderung der Wärmeeinstrahlung mit Kupfer bedampft sind. Innen sind sie überwiegend mit Schichtpreßstoffen (SPRELACART), farblich gut abgestimmt, verkleidet worden. Von Dachklimaanlagen in Verbindung mit einer elektrischen Zusatzheizung werden alle Fahrgasträume klimatisiert und beheizt. Die Temperatur wird über diagnosefähige Mikroprozessorsteuerungen mit Fehlerspeicher geregelt.
In den Fahrgasträumen befinden sich im Deckenbereich Brandmelder, die im Falle eines Brandes in den Führerstand signalisieren. Des weiteren sind in den Gepäckablagen der Fahrgasträume Lautsprecher zur Information der Reisenden oder für deren Unterhaltung eingebaut. Dafür befindet sich im Zugbegleiterabteil ein kombiniertes Rundfunk-/Tonbandgerät.

Steuerung und Regelung

Alle Steuerungs- und Regelungsfunktionen für die elektrische Fahr- und Bremsausrüstung führt ein Antriebssteuergerät aus, das aus den Komponenten des Siemens-Bahn-Automatisierungssystems in 16-Bit-Rechnertechnik aufgebaut ist. Damit wird eine für den Kraftstoffverbrauch optimale Anpassung der Betriebsparameter des Diesel-Generator-Aggregats an die jeweiligen Traktionsbedingungen erreicht.

Laufwerk

Alle Drehgestelle, sowohl die unter den Trieb- als auch Mittelwagen, entstammen dem Grundtyp GP 200, der bei der DR schon zahlreich im Einsatz ist. Diese Drehgestelle sichern im gesamten Geschwindigkeitsbereich gute Laufeigenschaften und einen verschleißarmen sowie stabilen Fahrzeuglauf. GP 200-Drehgestelle verfügen über eine verschleißfreie Radsatz- und Wiegenführung durch Lenkerelemente. Auf den Drehgestell-Wiegenträgern wird der Wagenkasten über Gleitstücke seitlich abgestützt und durch Drehzapfen verschleißfrei geführt. Die Primär- und Sekundärfederung gewährleisten Schraubenfedern.

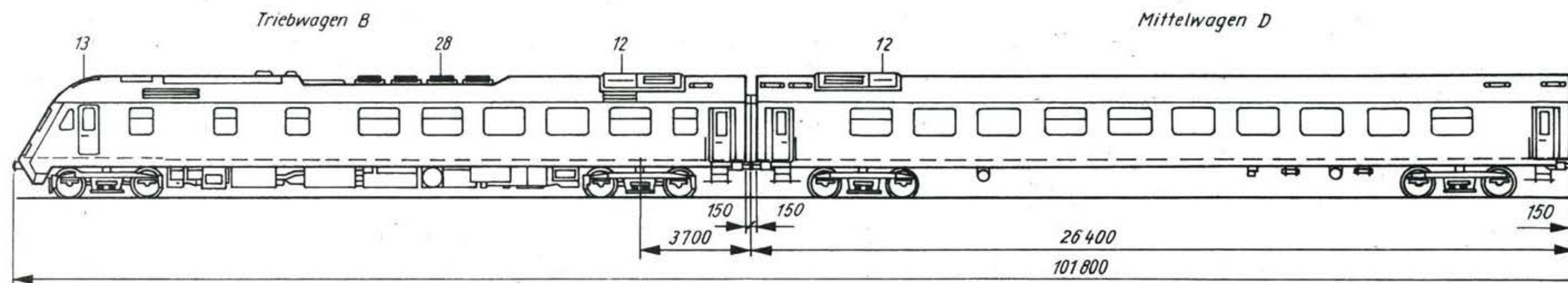
Bremse

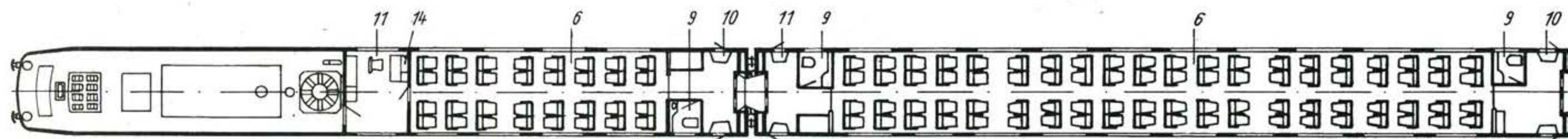
Jeder Triebzug hat eine automatisch wirkende, mehrlösige KNORR-Druckluftbremse mit KE-Steuerventil, des weiteren eine elektrodynamische Widerstandsbremse als Verzögerungs- und Gefällebremse und eine direkt wirkende pneumatische Zusatzbremse. Widerstands- und Druckluftbremse arbeiten im Blendigverfahren zusammen. Speziell als Gefällebremse kann die elektrische Bremse auch separat betrieben werden.
Die pneumatische Bremse ist als Scheibenbremse mit zwei Bremsscheiben je Achse ausgeführt. An beiden Seiten des Zuges kann der Stand der Bremse, ob angelegt oder gelöst, abgelesen werden. Die Schnell- oder Notbremse funktioniert rein pneumatisch. Untersuchungen ergaben, daß mit dieser Bremsart der erforderliche Bremsweg von 1 080 m aus 160 km/h bei 4 ‰ Gefälle eingehalten wird.

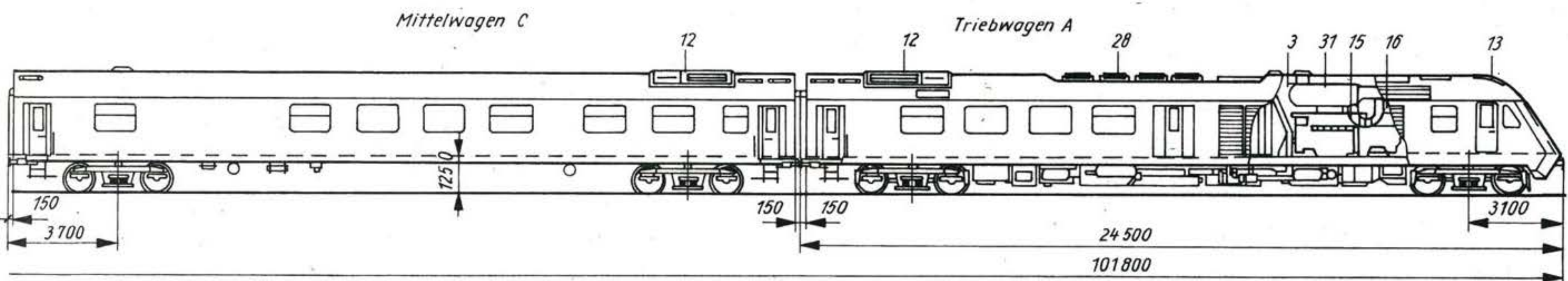
Hilfs- und Nebenbetriebe

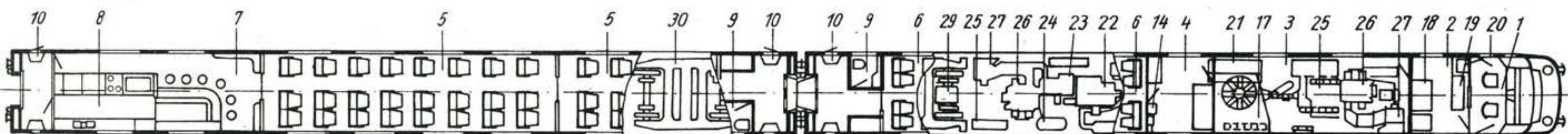
Ein Bordnetz-Diesel-Aggregat ist im Untergestell eines jeden Triebwagens eingebaut. Es versorgt das Drehstromnetz im jeweiligen Triebwagen und im direktgekuppelten Mittelwagen. An diesem 380-Volt-Drehstromnetz sind die elektrischen Hilfsbetriebe wie Steuerstromversorgung mit Batterieladung und Kompressor, die Kraftstofförderpumpe und die Geräteraumlüfter, aber auch die elektrischen Nebenbetriebe wie Fahrgastraumbeleuchtung, Klimaanlagen und die Verbraucher der Küche angeschlossen.

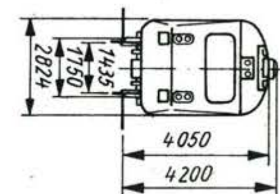
Quellenangaben
(1) Pressematerial von der Sonderfahrt am 18. Dezember 1989 Berlin–Hamburg
(2) Awitsch, H.; Bogott, H.; H.-M. Köller: Die dieselelektrischen Intercity-Triebzüge DE-IC 2000 N für die Griechischen Eisenbahnen (OSE), ZEV-Glasers Annalen 113 (1989) 10, S. 415
(3) –: Intercity-Triebzug für die Griechischen Eisenbahnen in Kooperation realisiert. DDR-Export-Fahrzeug-Report '90, S. 12–15











Maßskizze mit Geräteanordnung

1 – Führstand
2 – elektrischer Geräteraum
3 – Maschinenraum
4 – Gepäckraum
5 – Großraum 1. Klasse
6 – Großraum 2. Klasse
7 – Bar
8 – Küche
9 – Toilette
10 – Ein- und Ausstieg
11 – Zugführerabteil
12 – Klimagerät für Fahrgastraum
13 – Klimagerät für Führerstand
14 – Beschallungsanlage
15 – Hauptdieselmotor
16 – Hauptgenerator
17 – Kühler für Hauptdieselmotor
18 – Starkstromgerätegerüst
19 – Hilfsbetriebe-Gerätegerüst
20 – Elektronikschrank, einschließlich Batterieladegerät
21 – Batterie
22 – Hilfsdieselmotor
23 – Generator für Hilfsbetriebe
24 – Luftbehälter
25 – Druckluftgerätegerüst
26 – Fahrmotor
27 – Fahrmotorlüfter
28 – Bremswiderstand
29 – Triebdrehgestell
30 – Laufdrehgestell
31 – Abgasschalldämpfer

Helmut Pochadt (DMV), Berlin

Unbekannte Schmalspurlok der DR?

Viele Freunde der Schmalspurbahnen wissen es: Die 99 5001 war eine kleine 1 000 mm-Bh2t-Borsig-Lok (11870/25), die die DR erst 1957 von der Spremberger Stadtbahn übernommen hatte. Neu aber dürfte sein, daß durch diese Maschine die Nr. 99 5001 zum zweiten Mal besetzt wurde. Unter Karteikarten ausgemusterter Lokomotiven im Zentralen Verwaltungsarchiv des Ministeriums für Verkehrswesen befindet sich eine Karteikarte der 99 5001 bereits von 1950. In dem Feld „ausländische Nr." ist 17888 eingetragen. Die Karte trägt den Text: „900 mm. Mietweise an Maxhütte Unterwellenborn abgegeben und auf 1 000 mm umgespurt. Am 2. 11. 51 an Maxhütte verkauft."
Die eingetragene Nr. ließ sich leicht identifizieren: Henschel 17888/20, Bt 900 mm, geliefert an die Firma B. Witkop AG, Berlin.

Folgt man dem System der 1949 von der DR eingenummerten Privat- und Kleinbahnlokomotiven, so ist die Nr. 99 5001 für eine 900-mm-Lok absolut logisch, folgte die erste 1 000-mm-Lok doch damals erst mit der Nr. 99 5601.
Es erscheint offensichtlich, daß etwa zwei Jahre bis zum 2. November 1951 bereits eine 99 5001 existierte. Einen Hinweis auf die 900-mm-Lok gibt es bereits im „Verzeichnis der Deutschen Lokomotiven 1923–1963" von Griebl/Schadow. Dort findet sich für die 99 5001 die Anmerkung: „Lok von 900 mm auf 1000 mm umgebaut", allerdings falsch auf die Spremberger Stadtbahn-Lok bezogen. Offen bleibt, ob die erste 99 5001 eine „versehentlich" eingenummerte Lok der Reichsbahnbaudirektion war oder ob diese Lok kurzzeitig zum Bestand der öffentlichen Schmalspurbahnen gehörte. Im Aktenmaterial der Rbd Schwerin bis Mitte 1948 über die Fahrzeugsituation wird auf den beiden 900-mm-Schmalspurbahnen keine Bt-Lok erwähnt. *(Damals gehörte neben der Schmalspurbahn Bad Doberan–Ostseebad Kühlungsborn West auch noch die gleichspurige Werkbahn Neubuckow–Bastorf zum Streckennetz dieses Rbd-Bezirkes. Bei letzterer handelte es sich also um eine von der DR betriebene Werkbahn. Die Red.)*
Übrigens: Die Lok 99 301 stand im Oktober 1947 noch unter Dampf. Die Loks 99 301 und 99 303 „sind ... am 17. 3. 48 unter Fahrtnummer S1/2169 mit unbekanntem Ziel abgerollt". (Der Vorstand des RA Ro III 2 an Rbd Schwerin 3. 4. 48)"

Quellenangaben

(1) Zentrales Verwaltungsarchiv des Ministeriums für Verkehrswesen: Bestand Technisches Zentralamt, Karteikarten, Signatur 1011
(2) Unterlagen des Verwaltungsarchivs der Rbd Schwerin

Amtsblatt ED Stettin 1925
Nr. 179. Gefährdung von Flugzeugen. (Ohne Vorgang.) Wir haben mit Bedauern davon Kenntnis erhalten, daß vor einiger Zeit ein Flugzeug, als es wegen unsichtigen Wetters in sehr niedriger Höhe flog, von Eisenbahnarbeitern, die auf der Strecke arbeiteten, mit Steinen beworfen worden ist. Ein derartiges Verhalten ist gewissenlos und frevelhaft und verdient strengste Ahndung. Zur allgemeinen Warnung teilen wir mit, daß diejenigen, die sich solcher verwerflichen Handlung schuldig machen, nicht nur disziplinarische Maßregelung zu erwarten haben, sondern sich auch nach § 33 des Luftverkehrsgesetzes vom 1. August 1922 Reichs-Gesetz-Bl. 1, S. 681, strafbar machen. Der genannte § lautet:
„Wer Menschenleben dadurch gefährdet, daß er vorsätzlich ein Luftfahrzeug beschädigt, zerstört oder sonst unbrauchbar oder unzuverlässig macht oder vorsätzlich die Fahrt eines Luftfahrzeugs durch falsche Zeichen oder sonst stört, wird mit Gefängnis nicht unter drei Monaten bestraft.
Der Versuch ist strafbar.
Ist infolge der Handlung eine schwere Körperverletzung (§ 224 des Reichsstrafgesetzbuches) oder der Tod eines Menschen eingetreten, so ist die Strafe Zuchthaus, bei mildernden Umständen Gefängnis nicht unter sechs Monaten. Ist eine dieser Handlungen fahrlässig begangen, so ist die Strafe Gefängnis bis zu sechs Monaten und Geldstrafe bis zu einhunderttausend Mark oder eine dieser Strafen, und wenn infolge der Handlung der Tod eines Menschen eingetreten ist, Gefängnis nicht unter einem Monat."
(V. 2. Pb. 2 vom 7. Februar 1925.) An alle Stellen und Bediensteten.

aus: Amtsblatt der RBD Stettin v. 1925, aufgespürt von W. Krentzien, Saßnitz

In Archivunterlagen geblättert

Nach dem zweiten Weltkrieg waren viele Eisenbahnbetriebsmittel über aller Herren Länder verstreut und mußten nun erfaßt werden. Sie sollten den Eigentümern zurückgegeben werden.
Dazu gibt es im Verwaltungsarchiv der Rbd Schwerin interessantes Material unter dem Titel: „Rückführung ausländischer Betriebsmittel".
Einige Dienststellen der DR übersandten die „geforderten Eigentumsverzeichnisse des im ... befindlichen fremdländischen Eigentums, betr. Befehl 276 v. 16. 12. 47 an Generaldirektor der Hauptverwaltung der DR".
Diese Meldungen sind natürlich eine Fundgrube für jeden Fahrzeugstatistiker. Aus den Verzeichnissen soll hier eine Notiz des Bahnhofs Pritzwalk vom 24. Januar 1948 zitiert werden:
„1 Pferd etwa 10 Jahre alt, Zustand gut, etwa 700–800 RM. Das Pferd wurde 1945 von russischem Kapitän zurückgelassen. Es wurde vom Bahnhof an Spedition Walter mietweise gegen Vertrag in Pflege gegeben. Herkunft unbekannt. Dokumente sind darüber nicht vorhanden, weil der russische Kapitän ein solches nicht verlangt oder gegeben hat."
Leider geben die Archivunterlagen keine Auskunft darüber, ob das Pferd denn nun schmal- oder regelspurig getrabt ist und welche Route der Spediteur Walter bis zum Jahre 1948 damit betrieb.
H. Pochadt, Berlin

Ein notwendiges Wort mit aller Deutlichkeit

In einer Anzeige, veröffentlicht im „me", sucht Herr Gamper aus Rostock u. a. Lokomotiv-Betriebsbücher. Das hat die Abteilung Recht der Reichsbahndirektion Dresden auf den Plan gerufen. Zu Recht!

Reichsbahn-Direktor Resak schreibt:
„Die Anzeige des Herrn Gamper verdeutlicht, daß über den Charakter der Betriebsbücher in unserem Land Unklarheiten bestehen. Wir möchten deshalb auf die bestehende Rechtslage hinweisen. Die Betriebsbücher gehören gemäß Dienstvorschrift über die Ordnung der Arbeit in den Archiven des Verkehrswesen, Teilheft 42 Archivgutkatalog der Deutschen Reichsbahn, zum Archivgutbestand der DR. Damit sind sie Bestandteil des Staatlichen Archivfonds der DDR und unterliegen dem Kulturgut-Schutzgesetz. Ein Handel mit diesen Dokumenten, zudem noch privater Art, verbietet sich also von selbst.
Leider sind in den letzten Jahren wiederholt Diebstähle von Betriebsbüchern (nicht nur über Dampflokomotiven) vorgekommen, so auch von noch im Dienst stehenden Fahrzeugen. Die Folgen für die Instandhaltung können sicher ermessen werden.
Wir unterstützen die Arbeit von Hobby-Forschern, insbesondere im Auftrage des DMV nach besten Möglichkeiten. Versuchte Diebstähle in den Archiven der DR zwingen uns zu umfangreichen Sicherheitsmaßnahmen, die aufgrund der begrenzten Personalkapazität auch zeitweilige Nutzungseinschränkungen erfordern. Wir bedauern sehr, daß einige wenige ‚Eisenbahnfreunde' unser Vertrauen mißbrauchen. Konsequenzen aber sind in solchen Fällen unumgänglich."

Danke für diese notwendige Aufklärung, die im Interesse aller ehrlichen und disziplinierten Freunde liegt. Wir und alle anderen, die mit der Veröffentlichung von Anzeigen zu tun haben, werden künftig besser aufpassen!
me

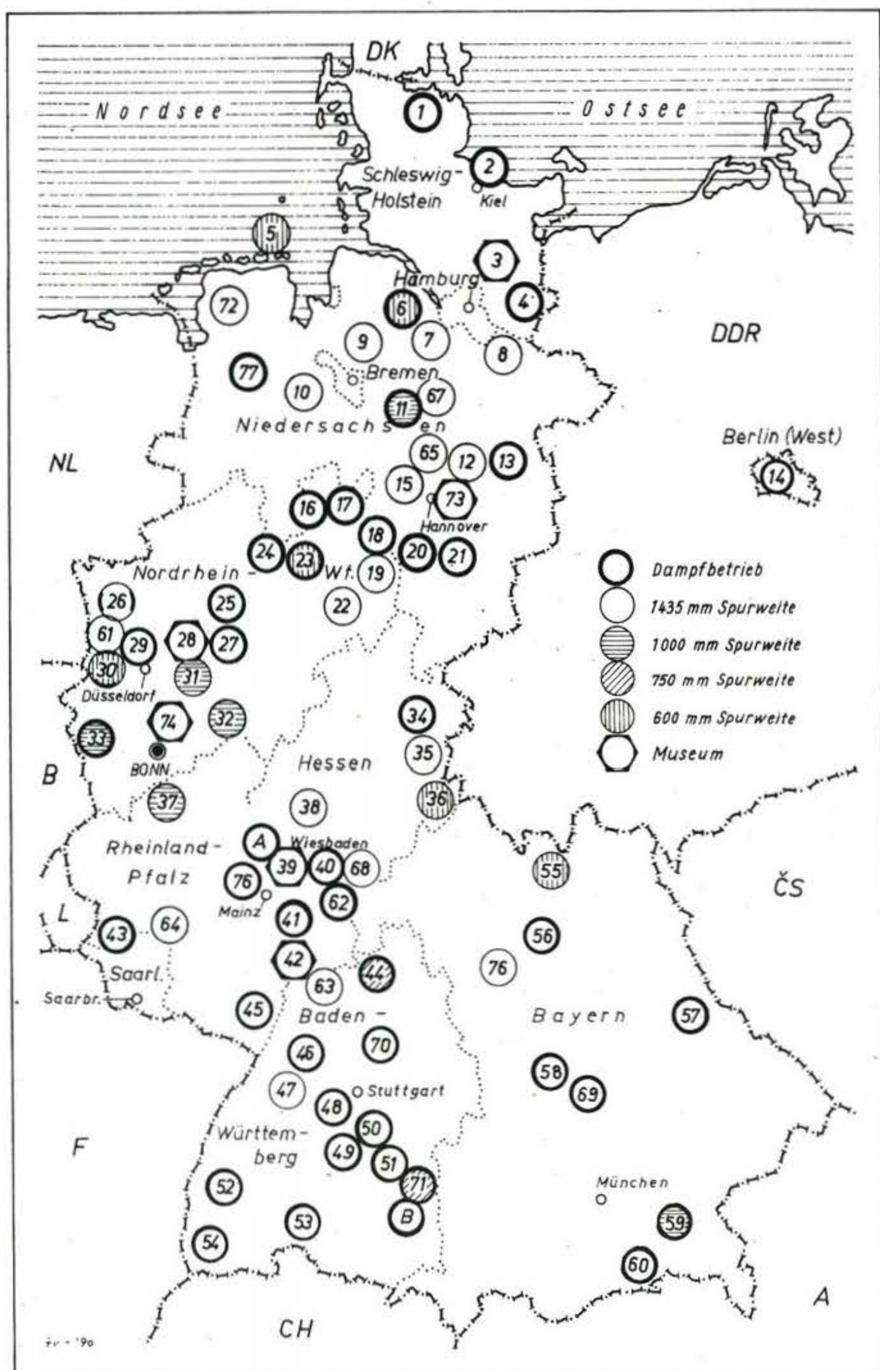
Museumseisenbahnen im Nachbarland

Auf dieser Seite vermitteln wir Ihnen, liebe Leser, einen Überblick von den Eisenbahnmuseen und Museumseisenbahnen in der anderen deutschen Republik. Die Karte und Streckenübersicht informieren Sie global über alle bestehenden Objekte in der BRD und sollen zugleich ein Reisebegleiter auf Exkursionen sein.

In loser Folge werden wir beginnend mit dieser Ausgabe über die einzelnen Bahnen und Museen berichten. Fahrttage und Angaben über andere Veranstaltungen veröffentlichen wir unabhängig davon sofort nach deren Bekanntwerden.

„me" dankt Claus Burghardt, Dresden, für die Bearbeitung der Streckenübersicht.

me



Streckenübersicht

M *mit Eisenbahnmuseum* • *mit Dampf*

Nr.	Strecke	
1	Kappeln–Süderbrarup	•
2	Schönberger Strand–Schönberg	•
3	Aumühle (Lokschuppen)	M
4	Bergedorf–Geesthacht	
5	**Insel Spiekeroog**, Pferdebahn	
6	**Deinste–Lütjenkamp**	• M
7	Buxtehude–Harsefeld	
8	Lüneburg–Luhegrund/Winsen–Hützel/Lüneburg–Waldfrieden	
9	Wilstedt–Zeven–Tostedt	
10	Delmenhorst–Harpstedt	
11	**Bruchhausen-Vilsen–Heiligenberg–Asendorf**	•
12	Celle–Bergen–Hermannsburg–Müden	
13	Celle–Hankensbüttel–Wittingen–Parsau	•
14	Berlin (West)	•
15	Letter–Wunstorf–Bokeloh–Mesmerode	
16	Holzhausen-Heddinghausen–Preuß. Oldendorf–Bohmte–Schwegermoor	•
17	Minden–Nammen/Minden–Hille	•
18	Rinteln–Stadthagen	•
19	Barntrup–Bösingfeld–Rinteln	
20/20a	Voldagsen–Duingen/Emmerthal–Bodenwerder–Vorwohle	••
20b	Kreiensen–Kalefeld	•
21	Bad Salzdetfurth–Bodenburg–Almstedt-Segeste	•
22	Paderborn–Büren	
23	**Mühlenstroth**	•
24	Gütersloh–Lengerich–Ibbenbüren	•
25	Hamm–Maximilian–Lippborg	•
26	Wesel	•
27	Essen-Kupferdreh–Haus Scheppen	•
28	Eisenbahnmuseum Bochum–Dahlhausen/Bochum–Dahlhausen–Hattingen–Oberwengern	M
29	St. Tönis–Krefeld–Hülser Berg	•
30	**Oekoven**	• M
31	**Wuppertal**	M
32	**Plettenberg**	
33	**Geilenkirchen-Gillrath–Schierwaldenrath**	•
34	Kassel-Wilhelmshöhe–Elgershausen–Naumburg	•
35	Bad Hersfeld–Ransbach	
36	**Eiterfeld – Arzell**	
37	**Brohl–Oberzissen–Engeln**	
38	Bad Nauheim–Butzbach–Münzenberg	
39	Frankfurt: Dampfbahn Rhein-Main	• M
40	Frankfurt Eiserner Steg–Giesheim/Mainkur	•
41	Darmstadt–Bessunger Forsthaus/Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein	•
42	Eisenbahnmuseum Viernheim	M
43	Merzig–Losheim–Wadern-Nunkirchen	•
44	**Möckmühl–Schöntal–Dörzbach**	•
45	Neustadt–Lambrecht–Elmstein/Eisenbahnmuseum Neustadt	• M
46	Ettlingen–Busenbach–Bad Herrenalb	•
47	Achern–Ottenhöfen	
48	Korntal–Weissach	•
49	Nürtingen–Neuffen	•
50/50a	Kleinengstingen–Gammartingen/Eyach–Hechingen	•
51	Amstetten–Gerstetten	•
52	Riegel–Endingen Breisach	•
53	Zollhaus-Blumberg–Weizen	•
54	Kandern-Haltingen	•
55	Eisenbahnmuseum Neuenmarkt	• M
56	Ebermannstadt–Behringersmühle	• M
57	Lam–Kötzing/Blaibach–Gotteszell	•
58	Fünfstetten–Monheim	
59	**Prien–Stock**	•
60	Tegernsee–Gmund–Schaftlach	•
61	Moers–Hoerstgen	
62	Kahl–Schöllkrippen	•
63	Meckersheim–Aglasterhausen	
64	Birkenfeld–Neubrücke	
65	Soltau–Bispingen–Döhle	
67	Eystrup–Hoya–Bruchhausen–Vilsen–Syke	
68	Offenbach	
69	Dollnstein–Rennertshofen	•
70	Gaildorf–Laufen–Untergröningen	•
70a	Bad Friedrichshall-Jagstfeld–Ohrnberg	•
71	**Ochsenhausen–Warthausen**	•
72	Norden–Dornum	
73	Straßenbahnmuseum Hannover	
74	Köln/Rheinisches Industriebahn-Museum	
75	Wiesbaden-Dotzheim–Bad Schwalbach	
76	Forchheim–Höchstadt a. d. Aisch	
77	Meppen–Löningen–Essen (Oldenb.)	
A	Oberursel	•
B	Aulendorf	•

*Schmalspurbahnen sind **fett** ausgedruckt*

Kurt Tatzel, Berlin (West)

Berliner Eisenbahnfreunde e. V. (BEF)

Schon immer gab es in Berlin (West) Freunde, die die Geschichte der Eisenbahnen erforschten, darüber publizierten und Exkursionen unternahmen. Der aktiven Erhaltung von eisenbahntypischen Technikdenkmälern widmen sich hier Gleichgesinnte seit etwa 15 Jahren.
So wurde am 27. Oktober 1978 der Verein „Berliner Eisenbahnfreunde e. V." mit folgenden Zielen gegründet:
– Beschaffung und Restaurierung historischer Schienenfahrzeuge sowie deren betriebsfähige Erhaltung,
– Aufbau eines Museumseisenbahnbetriebs und
– Sammeln wissenschaftlicher bzw. technischer Werke des Eisenbahnwesens,
um somit in Berlin (West) das Interesse und Verständnis für das Eisenbahnwesen zu wecken und zu fördern.
Dem Verein gehören gegenwärtig über 300 Mitglieder aus allen Berufs- und Altersgruppen an. Rund 60 Mitglieder sind regelmäßig aktiv tätig, die Hälfte davon wurde zu Betriebseisenbahnern ausgebildet und anschließend von den zuständigen Aufsichtsbehörden geprüft. Der weitaus größte Teil der Mitglieder fördert den Verein durch die Beitragszahlungen in Höhe von 120 DM pro Jahr.

Vereinsgeschichte
Bereits 1979 konnte ein ausgemusterter Bahndienstwagen (BCi 29), der heutige Buffetwagen, zum Schrottpreis von der DB erworben werden. Im Mai 1980 pachtete der Verein den Lokschuppen der Reinickendorfer Industriebahn GmbH (RIB) und zog auf das Gelände an der Waldstraße um. In den folgenden Jahren entstand rund um den alten Fachwerklokschuppen eine Kombination aus Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerk, das heute den Ansprüchen einer Museumseisenbahn gerecht wird.
Im Oktober 1980 gelang es in Österreich, die erste Dampflokomotive (Dn2t, Hanomag, 1925) von der Wolfsegg-Traumthaler Kohlenwerks AG, Linz (Donau), Werk Ampflwang, zu erwerben. Für die Wiederinbetriebnahme der Lokomotive war eine Hauptuntersuchung notwendig. In diesem Zusammenhang fertigte die Deggendorfer Werft und Eisenbahn GmbH einen neuen Stahlkessel an. In der Hauptwerkstätte Knittelfeld der ÖBB wurde die Lokomotive wieder betriebsfähig hergerichtet. Mit Hilfe der Stiftung Deutsche Klassenlotterie Berlin konnten die dafür erforderlichen Kosten in Höhe von 500 000 DM aufgebracht werden.
Anläßlich der 750-Jahr-Feier von Spandau im September 1982 kam dann erstmals in Berlin (West) ein Museumseisenbahnbetrieb zustande. An vier Sonntagen fuhr der aus der Diesellok V 14 und drei Personenwagen bestehende Museumszug sowie ein Schienenbus von der Insel Eiswerder über Haselhorst nach Gartenfeld. Am 28. April 1985 wurde schließlich die Dampflok auf dem Vereinsgelände in Dienst gestellt. Sie ist derzeit die einzige betriebsfähige Dampflok in Berlin (West). In Erinnerung an ihren alten Einsatzort in Österreich erhielt sie den Namen AMPFLWANG. Im gleichen Jahr kam eine weitere, nicht betriebsfähige Dampflok (Dh2t, Krupp, 1952) hinzu. Die DR beteiligte sich im Mai 1988 erstmalig mit einer Diesellokomotive an einer Fahrzeug-Ausstellung auf dem Vereinsgelände. Seit dem 1. Juni 1988 ist zwischen der DR und der RIB ein Mitnutzervertrag in Kraft. Dadurch können nunmehr die gesamte RIB-Strecke mit vereinseigenen Fahrzeugen befahren und letztere mit Hilfe der DR zu anderen Veranstaltungsorten überführt werden. Zum 150jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Preußen beförderte vom 23. bis 25. September 1988 der BEF-Dampfzug rund 20 000 Fahrgäste auf der Strecke Zehlendorf–Düppel. Außerdem war der BEF 1988 und 1989 an der alljährlichen Fahrzeug-Ausstellung der DR im Bahnhof Wannsee beteiligt. Von Anfang an organisierte der Verein für seine Mitglieder eisenbahnkundliche Studienfahrten zu in- und ausländischen Museums- und Traditionseisenbahnen. Seit 1985 findet jeweils im Dezember eine Modelleisenbahn-Ausstellung im S-Bahnhof Lichterfelde West statt.

Veranstaltungshinweise
24. Mai (Himmelfahrt) und 26. Mai 1990 (Sonnabend)
„Mit Dampf in den Frühling"
Dampfzugfahrten des Vereins der Berliner Eisenbahnfreunde e. V. jeweils von 10 bis 18 Uhr auf der Strecke der Reinickendofer Industriebahn;
am 26. Mai 1990 gemeinsamer Fahrbetrieb mit dem Traditionszug Berlin und einer Dampflok der DR

Einlaß und Fahrkarten
Berlin-Reinickendorf, Waldstraße 13d; Fahrpreis (Eintritt) 4,– DM, Kinder 1,– DM, Mitglieder von Modell- und Traditionseisenbahnarbeitsgemeinschaften gegen Vorlage des Ausweises 3,– DM

Fahrverbindungen
U-Bahnhof Kurt-Schumacher-Platz und Bus 62 Richtung Wilhelmsruher Damm,
U-Bahnhof Paracelsus-Bad und Bus 64 Richtung Humboldtkrankenhaus,
S-Bahnhof Wittenau (Nordbahn) und Bus 62 Richtung Amtsgericht Charlottenburg

Fahrbetrieb
Auf Vereinsgelände in Berlin-Reinickendorf, Waldstraße 13d, wird mehrmals im Jahr ein Fahrbetrieb auf einem zwei Kilometer langen Teilstück der Reinickendorfer Industriebahn durchgeführt. Die genauen Termine werden rechtzeitig veröffentlicht (jetzt auch im „modelleisenbahner" und in der „Fahrt frei"). Jedermann kann gegen Kauf einer Fahrkarte in unserem Zug mitfahren sowie die Fahrzeuge und das Gelände besichtigen.

Fahrzeugbestand
- zwei Dampflokomotiven, eine betriebsfähig, eine in HU;
- vier Diesellokomotiven, jeweils eine betriebsfähig bzw. in HU; eine Lok defekt abgestellt, eine Lok noch nicht aufgearbeitet;
- ein Schienenbus (MAN, 1954, ex DB VT 95 9396) betriebsfähig;
- zwei Personenwagen (BCi 29, CCid 28), betriebsfähig;
- ein Buffetwagen (WRi, ex BCi 29), betriebsfähig;
- ein Gepäckwagen (Pwi 31), betriebsfähig;
- drei Personenwagen (Ci 29, D21-b, BCi 29 mit Hebevorrichtungen für Rollstuhlfahrer), Restaurierung begonnen;
- ein Personenwagen und ein Schienenbusbeiwagen, abgestellt;
- ein Postwagen (pr Post3IIb, Baujahr 1888!), abgestellt;
- drei Güter- und vier Flachwagen, abgestellt; mehrere Nebenfahrzeuge, ein Straßenbahntriebwagen und
- drei U-Bahnwagen (ex BVG).

Finanzierung
Die Anschaffung, Restaurierung und der Unterhalt aller Fahrzeuge sowie sämtliche anderen Kosten werden nicht nur durch Mitgliedsbeiträge, sondern ebenso durch Fahrgeldeinnahmen, Überschüsse aus den eisenbahnkundlichen Studienfahrten und den Souvenirverkauf sowie durch Spenden finanziert. Sämtliche Vereinsmitglieder sind ehrenamtlich tätig.

Geschäftsstelle des Vereins
Stresemannstraße 30, 1000 Berlin 61 (Kreuzberg), Tel.: 2 51 10 81, jeden Mittwoch von 16 bis 19 Uhr geöffnet

mosaik

1



2



3



4



1 Dampflokomotive des Typs „Bergbau", 1952 hergestellt von der Friedrich Krupp AG und ausgeliefert mit der Fabrik-Nr. 3079. Seit 1985 ist die Maschine nicht betriebsfähig auf dem Vereinsgelände abgestellt; die Aufarbeitung wurde 1989 begonnen.

2 Die Köf 4280 (alte DR-Nr./Herstellerdaten: Krauss-Maffei 1934/15416) auf dem Vereinsgelände in Reinickendorf am 4. Mai 1989

3 Schienenbus VT 95 9396, MAN, Baujahr 1954, Fabrik-Nr. 140894, ex DB 795 396, fuhr am 31. Mai 1984 erstmalig auf der Reinickendorfer Industriebahn. Im August 1982 gelangte das Fahrzeug auf dem Schienenwege nach Berlin (West).

4 Dampflokomotive AMPFLWANG, gebaut von Hanomag 1925 und mit der Fabrik-Nr. 9976 gekennzeichnet, am 26. Oktober 1988 auf dem Gelände des Museums für Verkehr und Technik

5 V 14 001 mit dem Zug in Haselhorst, gelegen zwischen Eiswerder und Gartenfeld, im September 1982. Anläßlich der 750-Jahr-Feier von Berlin fand auf diesem Streckenabschnitt der erste Museumseisenbahnbetrieb in Berlin (West) statt.

Fotos: K. Tatzel, Berlin (West)

5



mosaik

Werklokomotiven

Wie bunt und vielfältig sich Werklokomotiven dem eisenbahninteressierten Betrachter präsentieren, wird einmal mehr in dieser Folge unserer gleichnamigen Beitragsserie unter Beweis gestellt. Dabei muß allerdings darauf hingewiesen werden, daß der Begriff Werklokomotive eigentlich nur dann gerechtfertigt ist, wenn es sich um Fahrzeuge auf einem nicht an die Eisenbahn – sprich Deutsche Reichsbahn – anschließenden Gleisnetz handelt. Richtig wäre also in vielen Fällen der Begriff Anschlußbahnlokomotive. Dennoch bleiben wir bei der Bezeichnung Werklokomotive. Sie hat sich eingebürgert, und der Fachmann weiß ohnehin beide „Arten" zu unterscheiden.

me

1 Auf den Gleisanlagen des VEB Chemiefaserkombinats Rudolstadt-Schwarza sind noch Lokomotiven des Typs T 334 im Einsatz. Hier die WL 4 als T 334 0617 (ČKD Praha, 6382/1965) nach dem Raw-Aufenthalt in Halle (Saale) Hbf am 10. Juni 1987.

2 Seit 1985 nicht mehr existent, ist die im September 1984 aufgenommene Werklokomotive des VEB Zuckerfabrik Zeitz. Bereits 1926 verließ die zweiachsige Maschine die Werkhallen von Deutz mit der Fabrik-Nr. 16359 und verkehrte zuletzt auf den Anschlußgleisen der Zuckerfabrik Lützau.

3 Die Kleinlokomotive des Typs VN 234 wurde von der Firma Arnold Jung wahrscheinlich 1935 hergestellt und unter der Fabrik-Nr. 7868 an die DRG ausgeliefert. Hier als Kö 5736 bezeichnet und ab 1970 mit der Nr. 100 936 in Betrieb, ist der Diesellokveteran 1980 an den VEB Kohlehandel Halle (Saale) abgegeben worden. Das Foto entstand im Juli 1988 in Halle (Saale).

4 Auch der VEB Metallaufbereitung Erfurt verfügt über bahneigene Anschlußgleise. Hier rangiert diese Werklokomotive sowjetischer Herkunft in der Nähe des Bahnhofs Erfurt Nord. Leider notierte der Fotograf keine Herstellerangaben.

Fotos: H. Burde, Neukirch (Lausitz) (1 und 3), R. Lüderitz, Weißenfels (2), J. Götze, Erfurt (4)

1



2



3



4



Dipl.-Ing. Bernd Kuhlmann (DMV), Berlin

Die Akku-Triebzüge der ehemaligen Werkbahn Zinnowitz–Peenemünde

Immer wieder wird in Beiträgen über die historische Entwicklung von Triebwagen erwähnt, vor dem zweiten Weltkrieg seien in Deutschland die letzten Akkumulatoren-Triebwagen 1928 bzw. 1934 beschafft worden. Diese Aussage ist jedoch unvollständig. Im Schatten der auf Hochtouren laufenden faschistischen Rüstungsmaschinerie wurden 1940 neue, sehr leistungsfähige, technisch bemerkenswerte Akkumulatoren-Triebwagen in Leichtbauweise entwickelt, gebaut und zu Triebzügen komplettiert. Noch bevor die damalige Werkbahn der faschistischen Heeresversuchsanstalt Peenemünde 1943 nach Zinnowitz elektrifiziert wurde, setzte man dort einen derartigen, heute weitgehend unbekannten Akkumulatoren-Triebzug ein, über den im folgenden berichtet werden soll.

Aufbau und Funktion der Triebzüge

Seit Oktober 1940 beförderten zwei Akkumulatoren-Triebwagen und drei Steuerwagen die Fahrgäste zwischen Zinnowitz und Peenemünde (Abb. 1). Etwa Anfang 1942 soll ein zweiter Triebwagenzug gleicher Bauart und Zusammensetzung ausgeliefert worden sein, bei dem die Inneneinrichtung etwas anders gestaltet war.

Die letzten Akkumulatoren-Triebwagen bestellte die DRG 1928 (AT 581 bis AT 616, Achsfolge 2 A + A 2, Höchstgeschwindigkeit 60 km/h) bei verschiedenen Herstellern sowie die private Zschornewitzer Kleinbahn GmbH 1934 (Achsfolge 1 A, Höchstgeschwindigkeit 60 km/h, Hersteller Dessauer Waggonfabrik AG, für die Strecke Bergwitz–Oranienbaum mit Anschluß an die ebenfalls private Dessau-Wörlitzer Eisenbahn).

Bedingt durch den infolge des zweiten Weltkriegs eingetretenen Mangel an Kraftstoffen besann man sich in Deutschland wieder auf diesen einfachen und wirtschaftlichen Betrieb.

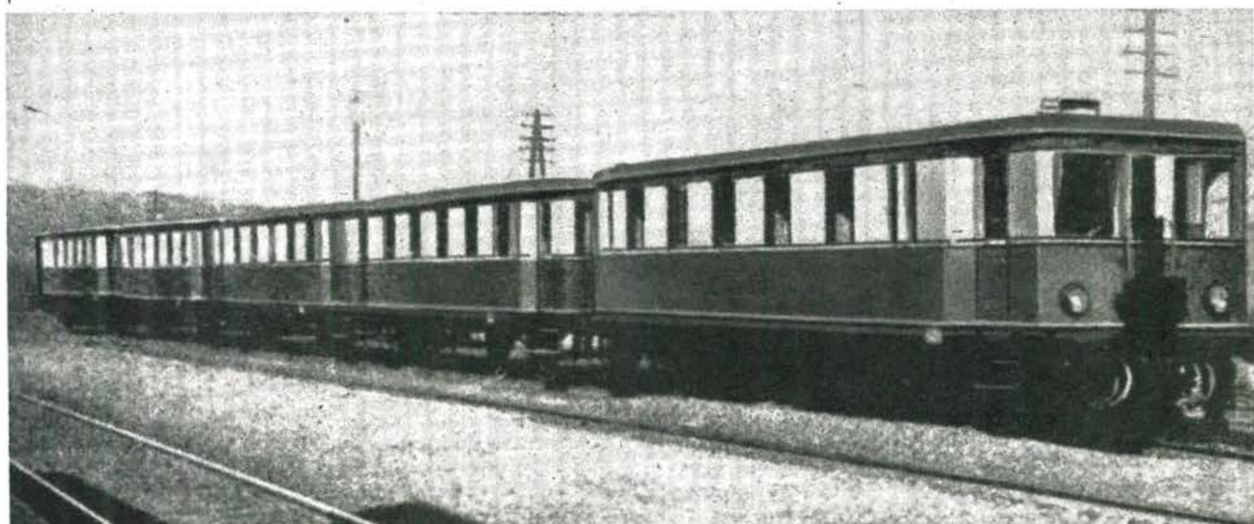
Der neuerliche Akkumulatoren-Triebzug wurde öffentlich ausführlich gewürdigt. (1) Zwar verschwieg man tunlichst, wo der Triebzug eingesetzt ist, jedoch läßt sich aus den gegebenen Hinweisen leicht die Werkbahn Zinnowitz–Peenemünde identifizieren. Auftraggeber für diesen bei der Waggonfabrik Wegmann & Co., Kassel, bestellten Akkumulatoren-Triebzug war eine nicht näher bezeichnete Dienststelle der Wehrmacht. Die erforderlichen Batterien entwickelte kurzfristig die „Accumulatoren-Fabrik Aktiengesellschaft" (AFA) in Zusammenarbeit mit den Siemens-Schuckert-Werken, dem Lieferer der elektrischen Ausrüstung. Bedingung war, einen nach den neuesten Erkenntnissen des Leichtbaus gestalteten Zug zu bauen, dessen beiden Triebwagen eine etwa 9,5 t schwere Batterie zu tragen hatten. Die Kasseler Waggonfabrik konnte folglich nicht auf eine vorhandene Bauart zurückgreifen, weil der Zschornewitzer Triebwagen zu klein war und die DRG-Typen eine zu geringe Batteriekapazität besaßen. Wegmann & Co. hatte jedoch 1934 zahlreiche leichte zweiachsige Beiwagen für Dieseltriebwagen der DRG gebaut, nämlich VB 140 123 bis VB 140 137 mit einer Länge über Puffer von 12 956 mm. Diese Fahrzeuge bildeten nunmehr eine Grundlage für die herzustellenden Akku-Triebwagen. Statt der bisher im Fahrzeugbau üblichen Längsträger aus Profileisen verschweißte man zwei 880 mm hohe aus 4 mm starkem Stahlblech bestehende Blechträger durch Querversteifungen so miteinander, daß zwischen den Achsen ein aus mehreren Kästen bestehender Mittelträger zur Annahme der Batterien entstand, an dem die Pufferbohlen auf übliche Art mit Längsträgern angekröpft waren. Aussparungen in dem Blechrahmen und dessen Umbördelung garantierten ein hohes Widerstandsmoment bei leichtester Ausführung.

Die zwischen den Achsen entstehenden Kästen nahmen die Batteriebehälter auf, die zur weiteren Lastverminderung aus einer Leichtmetall-Legierung, Pantal genannt, mit aufvulkanisiertem Gummi bestanden. Gegenüber dem Wagenkasten waren die Batteriebehälter um 200 mm zurückversetzt und mit herunterklappbaren Klappen verschlossen. Löcher in der Rückwand sowie verstellbare Schlitzschieber an den äußeren Konsolen ermöglichten eine Belüftung der Batteriebehälter.

Für das Laufwerk der Trieb- und Steuerwagen verwendete man Leichtradsätze mit Stahlleichtscheiben. Der Treibradsatz besaß eine massive Achse mit einer Masse von 900 kg, der andere Radsatz des Triebwagens dagegen eine Hohlachse von nur 765 kg. Die Achsen liefen in Rollenlagern. Der Durchmesser aller Räder betrug 900 mm. Trotz der in den Rahmen eingebauten Batteriekästen konnte eine Fußbodenhöhe von nur 1 245 mm erzielt werden (üblich waren bei Akkumulatoren-Triebwagen rund 1 350 mm). Die von der Wagenaußenwand zurückgesetzten Einstiegstüren gestatteten einen Fahrgastwechsel an hohen und niedrigen Bahnsteigen.

Das geschweißte Untergestell der Steuerwagen bestand aus den üblichen Längsträgern mit Querversteifungen und den Pufferbohlen. Sie trugen nach Vorschriften der DRG jeweils leichte Hülsenpuffer in geschweißter Ausführung und eine leichte Zugvorrichtung.

Auf das stabile, aber leichte Untergestell ließ sich ein Wagenkasten aufsetzen, der keine zusätzliche Masse zu tragen hatte und deshalb ebenfalls sehr leicht ausgeführt werden konnte. Die Triebwagen erhielten außer den beiden Führerständen einen gemeinsamen Post- und Gepäckraum sowie drei Abteile mit



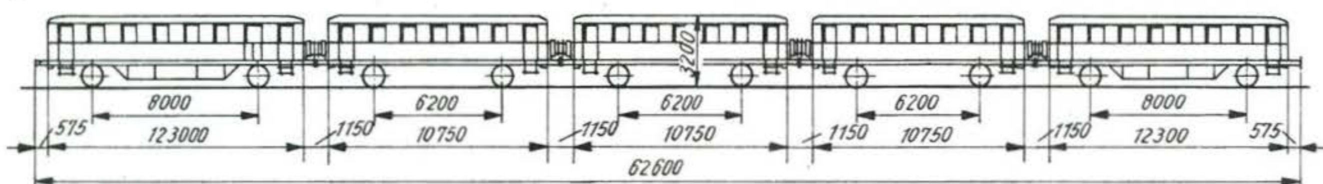
1 Ansicht des fünfteiligen Akkumulatoren-Triebzugs mit je einem Triebwagen an der Spitze und am Schluß des Zugs (Repro aus (1))

2 · (2 + 3) Sitzplätzen sowie ein Abteil mit der Platzanordnung 2 + 3/2, insgesamt 47 Sitzplätze. Die Inneneinrichtung entsprach den damaligen üblichen 3.-Klasse-Abteilen. Die Wagen wurden mit Entlüftern der Bauart Kuckuck ausgestattet. Über eine Warmwasserheizung der Bauart Narag konnten die Fahrzeuge beheizt werden. Den Strom für die Beleuchtung sowie für die Spitzen- und Schlußlichter erzeugten bzw. speicherten die Akkumulatoren.
Von den drei Steuerwagen besaß nur einer, der in der Mitte der fünfteiligen Einheit lief, zwei Führerstände, die anderen beiden nur jeweils einen. Damit war eine variable Zugbildung möglich. Die Führerstände befanden sich in den Einstiegsvorräumen der Wagen jeweils auf der rechten Seite. Die aus Sicherheitsglas bestandenen Führerstandsfenster erhielten zusätzlich Blendschutz und Frostschutzscheiben sowie mit Druckluft angetriebene Scheibenwischer.
Neben dem Fahrschalter gab es ein elektrisches Läutewerk und ein Tyfon. Triebwagen und die Führerstandsenden der Steuerwagen waren außerdem mit einem Bahnräumer und einer Sandstreu-Einrichtung ausgestattet. Alle Fahrzeuge wurden mit Druckluftbremsen der Bauart Hildebrand-Knorr für Personenzüge und Feststellbremse ausgestattet.
Mit Rücksicht auf die Übergangseinrichtungen, bestehend aus Übergangsbrücken, Drehtüren und Geländer, konnten die Stirnwände nicht abgerundet werden.
Trieb- und Steuerwagen waren wie bei der DRG oberhalb und unterhalb der Fenster weinrot mit schwarzen Zierstreifen, zwischen den Fenstern elfenbeinfarbig und das Untergestell schwarz lackiert. An den Längsseiten der Wagen stand unter dem Hoheitszeichen des faschistischen Staates „Heeresversuchsanstalt Peenemünde" und darunter eine bisher nicht bekannt gewordene Betriebsbezeichnung (Abb. 3).

Die elektrische Ausrüstung

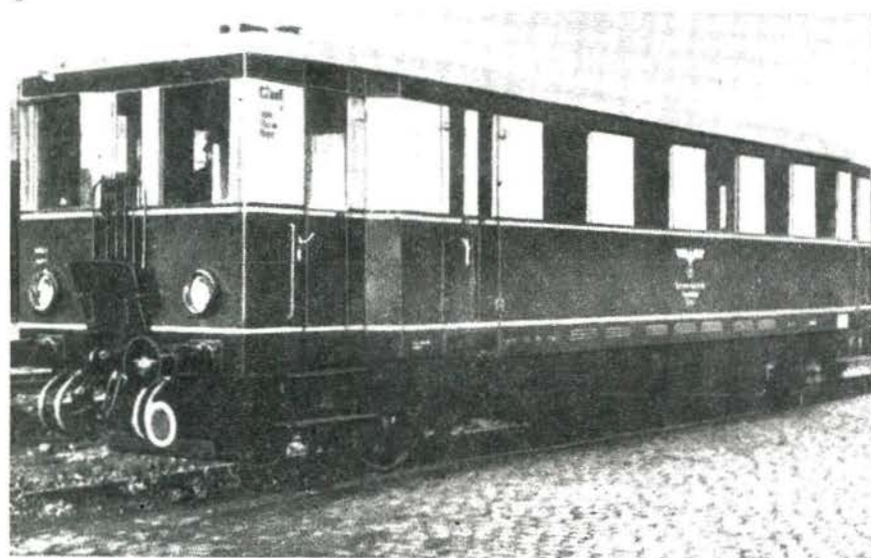
Als Energiequelle diente in jedem Triebwagen eine aus 168 Zellen bestehende Gitterplatten-Batterie mit einer Kapazität von 525 Ah bei fünfstündiger Entladung. Das entsprach 163 kWh bei einer mittleren Spannung von 310 V. Die Batterie war schaltungstechnisch geteilt und lieferte neben dem Fahr- und Steuerstrom auch den Strom für die Beleuchtung der Trieb- und Steuerwagen sowie für die Hilfsbetriebe (Kompressor, Läutewerk usw.).
Jeweils eine Achse des Triebwagens wurde von einem selbstbelüfteten Tatzlager-Fahrmotor mit je vier Haupt- und Wendepolen angetrieben. Er besaß eine Stundenleistung von 85 kW bei einer mittleren Batteriespannung von 310 V. Entsprechend dem Treibraddurchmesser von 900 mm und dem gewählten Übersetzungsverhältnis von 1:6,69 ergab sich bei neuen Radreifen eine Stundenzugkraft von 9 516 N am Radumfang gemessen.
Durch das Teilen der Batterie konnten bei nur einem Fahrmotor von insgesamt zwölf Fahrstufen zwei als Dauerfahrstufen ausgebildet werden – eine mit halber Spannung, die andere mit voller Spannung. Bei der Fahrt mit parallel geschalteten Batteriehälften war die doppelte Stromkapazität vorhanden, die dem häufigen Anfahren auf der Peenemünder Werkbahn entgegen kam. Eine Feldschwächung war nicht erforderlich, weil mit der gewählten Übersetzung bereits die auf der Werkbahn zugelassene Geschwindigkeit von 45 km/h für den Fünf-Wagen-Zug erreicht wurde.
Ein Servo-Motor trieb die Nockenschaltwerke der Fahrzeuge an. Um Ausgleichsströme zwischen den Batterien beider Zughälften zu vermeiden, sollte die elektrische Verbindung zwischen zwei Fünf-Wagen-Zügen jedoch ohne Beleuchtung geschehen. Dafür waren spezielle Kabel und Kupplungen vorhanden. Demnach konnte auch ein Zehn-Wagen-Zug von nur einem Führerstand aus gesteuert werden.
Die technischen Daten des Akkumulatoren-Triebzugs enthält die Tabelle, die Maßskizze zeigt Abb. 4. Die Batterie eines jeden Triebwagens konnte über einen Umschalter am Fahrzeug in Stellung „Laden" über eine neben den Batteriehälften angebrachte Ladedose mittels Kabel von der Ladestation in Rei-

2



2 Maßskizze und Grundriß des fünfteiligen Akkumulatoren-Triebzugs. Zu erkennen ist die Anordnung der Führerstände in den in der Zugmitte laufenden Steuerwagen (Repro aus (1)).

3



3 Ansicht des Akkumulatoren-Triebwagens mit Eigentumsbezeichnung (Repro aus (4))

4 Eine nach dem Krieg veröffentlichte Maßskizze von Triebwagen (links) und Steuerwagen des Akkumulatoren-Triebzugs. Die zu Abb. 3 bestehenden Abweichungen lassen sich heute nicht mehr klären. (Repro aus (2))

5 Einer der im Schadwagenpark der Eisenbahnen der westlichen Besatzungszonen aufgefundenen Steuerwagen der ehemaligen Werkbahn Zinnowitz–Peenemünde nach seinem Umbau von 1952 zum ESA 177 001 (Repro aus (2)).

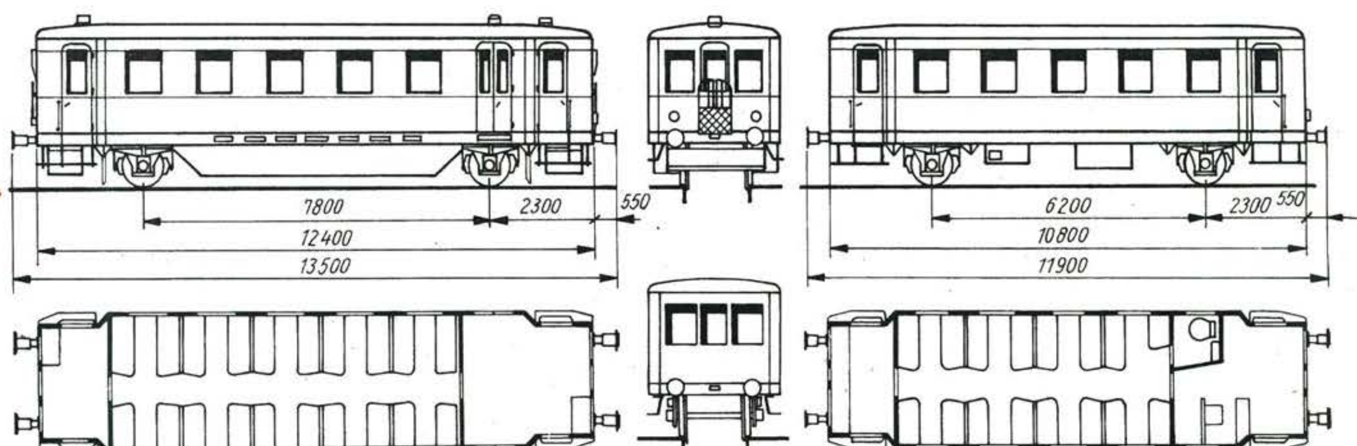
Reproarbeiten: H. Nadler, Leipzig

henschaltung aufgeladen werden. Die Ladedose war so konstruiert, daß ein Herausziehen des Kabels unter Strom verhindert wurde. Die Anschlußstellen zum Ladegleichrichter waren im Fußboden versenkt.
Die von den Siemens-Schuckert-Werken geliefert Ladestation bestand aus vier Quecksilber-Gleichrichtern, die über einen Transformator an eine 15-kV-Freileitung angeschlossen waren. Jeder Triebwagen besaß also seinen eigenen Gleichrichter, jeweils für eine Leerlaufspannung von 420 V ausgelegt und wahlweise auf die verschiedenen Ladeleitungen anschaltbar. Mit je zwei den Ladegleichrichtern zugeordneten Ladedrosseln wurde mit einem Ladestrom von etwa 200 A begonnen, der nach rund drei Stunden auf 70 A abgefallen war. Beim selbsttätigen Übergang auf den zweiten Ladeabschnitt erhöhte sich die Leerlaufspannung durch einen innerhalb des Ladegleichrichters vorgeschalteten Spartransformator auf 585 V; der Ladestrom sank dann auf 30 bis 25 A ab. Nach Erreichen der Kapazität schaltete sich die Anlage selbsttätig ab. Für das Aufladen leergefahrener Batterien wurden etwa fünfeinhalb Stunden benötigt.

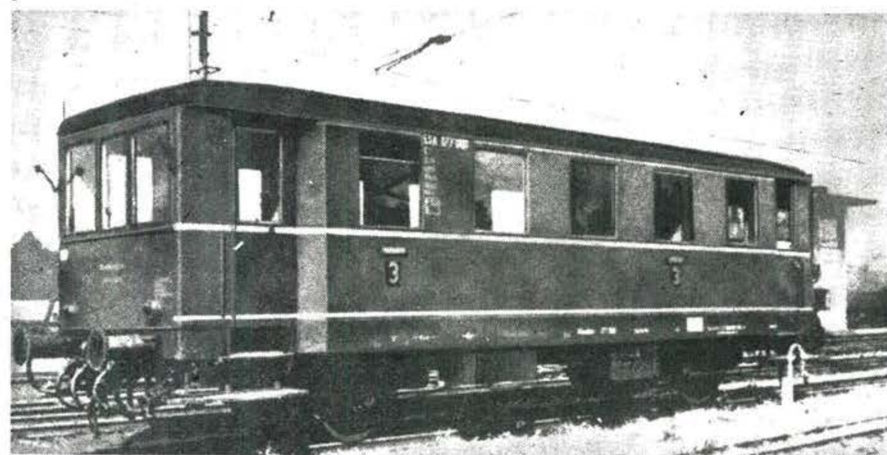
Die Triebwagenhalle

Die Ladestation war anfangs provisorisch neben dem Diesellokschuppen in der Nähe des Werkes West in einem Zelt installiert. Hier konnten alle vier Triebwagen untergebracht werden. (Die Steuerwagen waren neben dem Zelt abgestellt.)
Nach dem Luftangriff in der Nacht vom 17. zum 18. August 1943 verlagerte man die Ladestation nach Zinnowitz. Dort sind noch heute am nördlichen Bahnhofskopf östlich des Gleises nach Peenemünde Reste einer Triebwagenhalle von rund 65 m Länge und 23 m Breite vorhanden. In (1) wird angegeben, daß ursprünglich eine 35 m lange und 13 m breite Triebwagenhalle aus Holz mit zwei Gleisen vorhanden war, an deren Längsseite sich ein ebenfalls hölzerner Aufbau für Ladestation, Ersatzteillager für Batterien und andere elektrotechnische Einrichtungen, Werkstatt, Aufenthaltsraum, Waschraum und Toilette befand. Lediglich der Transformatorenraum am Ende des Anbaus bestand aus Mauerwerk. Der Boden aller Räume einschließlich zwischen den Gleisen war betoniert. Die Holzhalle mit vielen Fenstern und Drehtüren über den Gleiszufahrten hatte trotz ihrer Breite keine Mittelstützen erhalten, so daß zu beiden Seiten der Fahrzeuge reichlich Platz für das Behandeln der Batterien und für die Pflege der Wagen war.
Diese beschriebene Triebwagenhalle sollte später auf 70 m verlängert werden. Gleichzeitig waren für die Gleise Untersuchungsgruben vorgesehen. In Zinnowitz befindet sich jedoch nur in einem Gleis eine für den Fünf-Wagen-Zug bemessene Grube, von der aus die unter dem Fahrzeugboden angebrachten Antriebs- und Schalteinrichtungen besser zugänglich waren. Praktischer für Wartungs- und Reparaturarbeiten war jedoch an Stelle von zwei kurzen Gleisen ein zuglanges Gleis mit einer Untersuchungsgrube. Vermutet werden muß, daß man aus dieser Erwägung heraus von der ursprünglichen Planung abging. Auch die widersprüchliche Längenangabe der Triebwagenhalle – geplant 70 m, in Zinnowitz nur 65 m vorhanden – ist aus den üblichen Sparsamkeitsgründen während des Krieges erklärlich; ein Fünf-Wagen-Zug mit einer Länge über Puffer von 62,60 m konnte hier trotzdem komplett abgestellt werden.
Bekanntlich gab es in Peenemünde ein Kraftwerk, das selbstverständlich über elektrotechnische Werkstätten verfügte, in denen man auch die elektrischen Anlagen der Fahrzeuge und der Ladestation reparierte. Selbst den Ladeelektriker stellte das Kraftwerk. Zur Hauptuntersuchung ist der Akkumulator-Triebzug mit eigener Kraft zum damaligen RAW Stargard (Pom.) (heute Stargard Szczeciński/Polen) gefahren.
Während des erwähnten Luftangriffs auf Peenemünde im Jahre 1943 war ein Akkumulatoren-Triebzug im Zelt abgestellt. Dieses fing Feuer, die Fahrzeuge wurden beschädigt. Das Lokomotivpersonal und der Ladeelektriker konnten den Zug noch aus dem brennenden Zelt fahren und Schlimmeres verhüten. Der zweite Zug war gerade im RAW Stargard (Pom.) und blieb deshalb unversehrt. Beide Züge erhielten jetzt den grünen Tarnanstrich.

4



5



Der Einsatz

Mit dem Akkumulatoren-Triebzug wickelte man auf der Werkbahn einen regelmäßigen Betrieb seit Oktober 1940 ab. Die Annahme, nur bestimmte Züge mit fünf Wagen fahren zu können, während in den übrigen Zeiten ein Triebwagen evtl. mit einem oder zwei Steuerwagen ausreicht, entsprach nicht dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen.
Grundsätzlich mußte ein Fünf-Wagen-Zug verkehren, der am Tag die Strecke zwischen Zinnowitz und Peenemünde sechsmal befuhr, wahrscheinlich früh, nachmittags und abends je ein Zugpaar. Die Fahrt dauerte in einer Richtung bei vier Zwischenhalten rund

35 Minuten. Der Haltestellenabstand betrug im Mittel 2,5 km, der größte dagegen 3,7 km, der kleinste nur 1 km. Deshalb müssen, weil heute andere Haltepunktabstände bestehen, mit der Elektrifizierung der Werkbahn die Haltepunkte in ihrer Lage verändert worden sein.
Zusätzlich zu den drei Zugpaaren kamen nach (1) eine Einsetzfahrt an dem einen Endpunkt – wiederum ein Hinweis für den Standort der Triebwagenhalle und der Ladestation in Zinnowitz – und Rangierfahrten zwischen Triebwagenhalle und nicht näher bezeichneten „Einsatzhaltestellen" hinzu.
Seit 1941/42 befuhr der Akkumulatoren-Triebzug nach (1) zweimal täglich die „anschließende Reichsbahnstrecke von über 9 km einfacher Entfernung mit einer längeren Steigung von 10 Promille". Eine solche Steigung tritt nur zwischen Zinnowitz und Zempin auf. Über 9 km von Zinnowitz entfernt ist Kölpinsee (9,73 km), damals und auch heute nur Haltepunkt und damit entsprechend den Fahrdienstvorschriften der DR nicht zugelassen für das Enden, Wenden und Beginnen von Zügen. Zeitgenössische Beobachter bestätigten, daß der nichtöffentliche Werkverkehr zwischen Zinnowitz und Ückeritz bestand.
Die Tageslaufleistung des Akkumulatoren-Triebzugs betrug somit mindestens 6 × 12,76 km (Zinnowitz–Peenemünde) sowie 4 × 12,72 km (Zinnowitz–Ückeritz), insgesamt 127,44 km, und lag damit noch innerhalb des möglichen Aktionsradius von 155 km. Die Batterien konnten dann während der nächtlichen Betriebspause aufgeladen werden.
Grundsätzlich hielt die Werkbahn eine Diesellokomotive WR 360 C 14 (spätere Baureihe V 36) in Reserve, um bei Energiemangel den Akkumulatoren-Triebzug zum Lokomotiv-Schuppen am Werk West abschleppen zu können.
Das bereits bei der Indienststellung des Akkumulatoren-Triebzugs nicht mehr ausreichende Platzangebot mag Ursache gewesen sein, die Strecken der Werkbahn zu elektrifizieren, mehr Züge einzusetzen und in dichterer Folge verkehren zu lassen. Bereits nach Kriegsausbruch war die Belegschaft der Heeresversuchsanstalt Peenemünde auf über 10 000 Mann angestiegen, später etwa zusätzlich die gleiche Anzahl von verschleppten Zwangsarbeitern, Kriegsgefangenen und Dienstverpflichteten. 1939 ist deshalb das Peenemünder Sperrgebiet auf Zinnowitz und Zempin ausgedehnt worden, um die für die auf Hochtouren laufende Rüstungsproduktion notwendigen Arbeitskräfte überhaupt unterbringen zu können.

Tabelle Technische Daten des Akkumulatoren-Triebzugs

		Triebwagen	Steuerwagen
Achsfolge		A 1	2
Erstes Baujahr		Oktober 1940	
Länge über Puffer	(mm)	13 450	11 900
Wagenkastenlänge	(mm)	12 300	10 750
Wagenkastenbreite	(mm)	3 060	3 060
Größte Höhe über Schienenoberkante	(mm)	3 500	3 500
Achsstand	(mm)	8 000	6 200
Raddurchmesser	(mm)	900	900
Anzahl der Sitzplätze		39*)	47*)
Anzahl der Stehplätze		12	15
Dienstmasse insgesamt	(t)	26,50	10,30
davon Batterie	(t)	9,50	–
elektrische Ausrüstung	(t)	3,50	3,00
Höchstgeschwindigkeit			
Triebwagen allein	(km/h)	55	–
als Fünf-Wagen-Zug	(km/h)	45	–
Batteriekapazität	(Ah)	525	–
Aktionsradius (bei voller Besetzung)			
Triebwagen allein bei 2,5 km Haltestellenabstand	(km)	190	
als 5-Wagen-Zug bei 2,5 km Haltestellenabstand	(km)	155	
Triebwagen allein bei 5,0 km Haltestellenabstand	(km)	270	
Anfahrbeschleunigung mit Fünf-Wagen-Zug	(m/s²)	0,14	
Bremsbauart		Hildebrand-Knorr-Bremse für Personenzüge	

*) In (1) werden für den Triebwagen 48 und für den Steuerwagen 50 Sitzplätze genannt. Nach der dort dargestellten Sitzplatzanordnung ergeben sich nur die oben genannten Werte. Auf den Abb. 2 und 4 sind für den Triebwagen ebenfalls nur 39 Sitzplätze ersichtlich.

Der Verbleib der Fahrzeuge

Nach Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs zwischen Zinnowitz und Peenemünde am 15. April 1943 ist der nichtöffentliche Reiseverkehr auf der Reichsbahnstrecke verdichtet worden. Der Akkumulatoren-Triebzug pendelte jetzt zwischen Wolgaster Fähre und Ückeritz und war damit Zubringer zur elektrifizierten Werkbahn; nach Swinemünde (Świnoujście/Polen) ist er nicht gefahren. Mit täglich drei Fahrten in jeder Richtung erzielte der Akkumulatoren-Triebzug eine tägliche Laufleistung von 6 × 21,25 km (Wolgaster Fähre–Ückeritz) = 127,50 km. Unbekannt ist, ob auf dieser Strecke außerdem der zweite Akkumulatoren-Triebzug verkehrte.
Offiziell wurde die Heeresversuchsanstalt Peenemünde erst im Januar 1945 in den Raum Nordhausen verlagert. Bekannt ist, daß einzelne Entwicklungsabteilungen bereits früher umzogen. Beispielsweise wurden Ende 1944 die „Elektromechanischen Werke Karlshagen (Pommern)" von Peenemünde nach Großbodungen (Eichsfeld) verlegt. Im Zusammenhang damit stationierte man hier auf neu verlegten Gleisen zwischen dem Bahnhof und der Anschlußbahn des Kaliwerks Neubleicherode einen Triebzug mit grünem Tarnanstrich. Obwohl über die Antriebsart keine verläßlichen Angaben vorliegen, muß man einen der beiden Peenemünder Akku-Triebzüge vermuten. Dieser fuhr zwischen Bleicherode Ost und Großbodungen oder gar Zwinge im öffentlichen Verkehr, und zwar zusätzlich zu einer im Bahnbetriebswerk Nordhausen beheimateten Dieseltriebwagen-Einheit von Wegmann & Co. (3).
Wie lange der oder gar die Akkumulatoren-Triebzüge auf Usedom eingesetzt waren, konnte bisher nicht exakt ermittelt werden.
Nach 1945 befanden sich im Schadwagenpark der Eisenbahnen der westlichen Besatzungszonen zwei ungarische Triebwagen-Anhänger, die die MÁV-Nummern 8598 und 8599 trugen (2). Die Deutsche Bundesbahn arbeitete 1952 diese Fahrzeuge auf und reihte sie als ESA (Steuerwagen zu Akkumulatoren-Triebwagen) 177 001 und 177 002, später als ESA 177 101 und 177 102, in ihren Bestand ein (Abb. 5). Das äußere Erscheinungsbild entspricht dem der Peenemünder Steuerwagen, auch wenn die in (2) veröffentlichte Maßskizze für Trieb- und Steuerwagen geringe Abweichungen in Achsstand, Wagenkastenlänge und Sitzplatzanordnung zur Abb. 4 offenbart. Möglicherweise sind nachträgliche Umbauten, sowohl im RAW oder später in Ungarn, nicht auszuschließen. In (2) wird behauptet, die Steuerwagen entsprächen in Kastenlänge und Achsstand den Beiwagen zu Dieseltriebwagen VB 140 034 ff. Jedoch besaßen die Beiwagen der Reihe VB 140 032 bis 140 047 eine Länge über Puffer von 12 095 mm statt der angegebenen, aber richtigen 11 900 mm. Hersteller dieser Beiwagen war auch nicht Wegmann & Co. Kassel, sondern MAN – Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG. Derartige Widersprüche ließen sich bisher nicht klären.
Trotz alledem darf man schlußfolgern, daß einzelne oder alle Fahrzeuge des Peenemünder Akkumulatoren-Triebzugs noch vor Kriegsende nach Ungarn gelangten. Die beiden erhaltenen Steuerwagen verkehrten nach ihrem Umbau (Einbau von Toiletten) zwischen München Ost und Deisenhofen; heute sind sie längst ausgemustert.

Quellenangaben
(1) Landmann, Wilhelm: Ein neue akkumulator-elektrischer Triebzug, Elektrische Bahnen, Berlin 18 (1942) 6, S. 132–138
(2) Berger, Joachim: Der Peenemünder Akku-Triebzug; in: Eisenbahn-Magazin, Düsseldorf 14 (1976) 4, S. 12
(3) Information von Paul Lauerwald, Nordhausen
(4) Klebes, Günther: Die Inselbahnen Deutschlands in alten Ansichten; Zaltbommel/Niederlande, Europäische Bibliothek 1983

Raw „Helmut Scholz" Meiningen

1989 wurden folgende Dampflokomotiven, unterteilt nach ihrem Verwendungszweck, aufgearbeitet:
Voll betriebsfähig aufgearbeitet:
Februar: 01 2137 (Bw Dresden), 62 015 (Bw Dresden, Museumslok), 89 6009 (Bw Dresden, Museumslok)
März: 03 2001 (Bw Dresden, Museumslok), 41 1185 (Bw Güsten, Museumslok), 89 1004 (Bw Halle G, Museumslok)
Juni: 94 1292 (Bw Meiningen, Museumslok)
August: 02 0201 (Bw Halle G, Museumslok)
September: 52 8148 (Bw Cottbus)
Oktober: 50 3708 (Bw Halberstadt)
Umbau zu NHL (nicht betriebsfähige Heizlokomotiven)
Januar: 50 3580 (Bw Güsten), 52 8013 (Bw Wustermark), 52 8015 (Bw Elsterwerda), 52 8077 (Bw Engelsdorf), 52 8089 (Bw Wustermark), 52 8170 (Bw Berlin-Schöneweide)
Februar: 50 3506 (Bw Reichenbach), 50 3646 (Bw Karl-Marx-Stadt), 50 3691 (Bw Wismar), 52 8012 (Bw Zittau)
März: 44 1412 (Bw Cottbus), 50 3520 (Bw Halberstadt), 50 3522 (Bw Pasewalk), 50 3670 (Bw Reichenbach)
April: 44 2225 (Bw Cottbus), 50 3581 (Bw Nossen), 52 8096 (Bw Altenburg), 50 8098 (Bw Altenburg)
Mai: 41 1137 (Bw Magdeburg), 50 3636 (Bw Dresden), 65 1008 (Bw Cottbus)
April: 50 3519 (Bw Glauchau), 50 3603 (Bw Nossen), 52 8023 (Bw Wustermark), 52 8118 (Bw Berlin-Schöneweide)
Juli: 50 3521 (Bw Neustrelitz), 50 3565 (Bw Dresden), 52 8017 (Bw Frankfurt [O.]), 52 8135 (Bw Brandenburg)
August: 50 3553 (Bw Halberstadt), 50 3604 (Bw Karl-Marx-Stadt), 50 3628 (Bw Karl-Marx-Stadt), 52 8010 (Bw Bautzen)
September: 50 3657 (Bw Dresden), 50 3707 (Bw Magdeburg), 52 8163 (Bw Cottbus)
Oktober: 52 8041 (Bw Engelsdorf), 52 8122 (Bw Cottbus), 52 8156 (Bw Brandenburg)
November: 50 3626 (Bw Magdeburg), 52 8122 (Bw Cottbus) Restarbeiten, 52 8160 (Bw Zittau), 52 8197 (Bw Cottbus)
Dezember: 41 1025 (Bw Magdeburg), 52 8116 (Bw Cottbus), 52 8154 (Bw Engelsdorf)
Umbau zu Dampfspendern
Februar: 44 0858 (Bw Arnstadt)
April: 52 8166 (Bw Altenburg)
Mai: 41 1303 (Bw Berlin-Schöneweide)
Juni: 52 8048 (Bw Seddin), 44 2663 (Bw Güsten)
Juli: 41 1289 (Bw Falkenberg [E.])
August: 52 8049 (Bw Seddin)
September: 41 1273 (Bw Magdeburg), 44 1623 (Bw Görlitz)
Oktober: 41 1103 (Bw Magdeburg), 52 8044 (Bw Röblingen)
November: 44 1152 (Bw Leipzig-Wahren), 52 8127 (Bw Reichenbach)
Dezember: 41 1125 (Bw Berlin-Schöneweide), 44 1569 (Bw Frankfurt [O.])
Aufgearbeitete Dampfspender
Januar: 44 0725 (Bw Wismar)
April: 22 078 (Bw Stendal)
Mai: 50 3572 (Bw Dresden)
Juli: 03 2295 (Bw Leipzig Hbf. Süd)
August: 22 047 (Bw Oebisfelde)
Für Ausstellungen aufgearbeitet
Mai: 75 515 (Bw Karl-Marx-Stadt)
Außerdem wurden u. a. **folgende Lokomotiven zerlegt.** (Klammervermerke enthält die letzten Bw-Beheimatungen):
Januar: 52 8140 (Bw Salzwedel), 52 8187 (Bw Brandenburg)
März: 52 8164 (Bw Salzwedel)
April: 50 3512 (Bw Halberstadt)
Mai: 44 0194 (Bw Eisenach)
August: 50 3639 (Bw Güsten), 52 8050 (Bw Frankfurt [O.])
September: 44 0354 (Bw Berlin-Schöneweide)
Oktober: 52 8025 (Bw Arnstadt). Der Kessel wird in Arnstadt für ein zu bauendes Heizwerk genutzt.
Msch.

Umsetzungen von Straßenbahnfahrzeugen im Jahre 1989

von	Wg.-Nr.	Typ	nach	Wg.-Nr.	Bemerkungen
Zwickau	945–954	KT4D	Plauen	236–245	
Plauen	15	B2-64	Zwickau	960	
Plauen	19	B2-64	Zwickau	962	
Plauen	24	B2-64	Zwickau	963	
Plauen	27	B2-64	Zwickau	961	
Plauen	77	T2-64	Zwickau	921	
Plauen	80	T2-64	Zwickau	–	[5]
Plauen	82	T2-64	Zwickau	–	[5]
Plauen	84	T2-64	Zwickau	–	[5]
Plauen	92	T2D	Zwickau	–	[5]
Plauen	14	B2-64	Zwickau		[1]
Plauen	16	B2-64	Zwickau		[1]
Plauen	74	T2-64	Frankf. (O.)	49 III	
Plauen	81	T2-64	Frankf. (O.)	45 III	
Plauen	89	T2-61	Frankf. (O.)	36 IV	
Plauen	93	T2D	Frankf. (O.)	42 III	
Plauen	17	B2-64	Frankf. (O.)	139 II	
Plauen	20	B2-64	Frankf. (O.)	134 III	
Plauen	22	B2D	Frankf. (O.)	136 III	
Plauen	23	B2-64	Frankf. (O.)	126 IV	
Brandenburg	171	KT4D	Gera	347	[1]
Gera	262	B2-61	Brandenburg	287	
Gera	263	B2-61	Brandenburg	284	
Gera	264	B2-61	Brandenburg	285	
Gera	273	B2D	Brandenburg	245	
Gera	277	B2D	Brandenburg	276	
Dresden	2 13 105	T 57	Leipzig		A-Tw.
Dresden	2 13 107	T 57	Dessau	35 IV	
Dresden	2 22 003	T4D	Leipzig	1601 V	
Dresden	2 22 018	T4D	Leipzig	1602 IV	
Dresden	2 72 428	B4D	Leipzig	656 III	
Dresden	2 22 168	T4D	Gera		[1]
Dresden	2 22 173	T4D	Gera		[1]
Dresden	2 72 114	B4D	Halle	119 II	
Dresden	2 72 119	B4D	Halle	113 II	
Dresden	2 63 045	B 57	Hamburg		Geschenk
Dessau	35 III	TZ 70	Strausberg	08	
Berlin	143–144[4]	KT4D	Gera	345–346	
Berlin	417[4]	KT4D	Cottbus	9 II	
Berlin	403–416[4]	KT4D	Potsdam	045–058	
Berlin	522–552[4]	KT4D	Potsdam	059–089	
Berlin	361–364[4]	KT4D	Potsdam	090–093	
Berlin	367–368[4]	KT4D	Potsdam	095–096	
Erfurt	174	G 4	Nordhausen	65	[2]
Erfurt	175	G 4	Nordhausen	63	
Erfurt	176	G 4	Nordhausen	64	[2]
Erfurt	177	G 4	Nordhausen	66	[2]
Erfurt	180	G 4	Nordhausen	67	[2]
Erfurt	187	G 4	Nordhausen	68	[2]
Görlitz	11	T2-64	Schöneiche	87	[1]
Görlitz	17	T2D	Schöneiche	86	[1]
Görlitz	63	B2-64	Schöneiche	126	[1]
Görlitz	64	B2-64	Schöneiche	125	[1]
Görlitz	68	B2D	Schöneiche	123	[1]
Görlitz	69	B2D	Schöneiche	124	[1]
Görlitz	65	B 57	Schöneiche	143	[1]
Görlitz	66	B 57	Schöneiche	144	[1]
Brno	51	MAN	Plauen	51	[3]

[1] 1989 nicht im Einsatz
[2] 1989 nicht im Einsatz, Wagennummern vorgesehen
[3] Seit 1978 im Verkehrsmuseum Brno, Einsatz als historischer Tw 51 in Plauen vorgesehen [4] Stamm-Nr. jeweils 219 … [5] ohne Einsatz ausgemustert
V. Vondran, Gera

Gleisbaumaschine in Dresden

Das Verkehrs- und Tiefbaukombinat Dresden (VTKD) entwickelte und baute in Gemeinschaftsarbeit mit dem VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden eine sogenannte Universalträgermaschine (UTM), die beim Neubau und bei Rekonstruktionsarbeiten im Straßenbahngleisbau zum Einsatz kommt.
Das VTKD zeichnet dabei für den Teil der Baumechanik und die VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden für alles straßenbahntypische verantwortlich. Von den Verkehrsbetrieben der Stadt Dresden erhielt das Fahrzeug die Nummer 201 150-3. Die UTM dient zunächst zur Schwellenfachverdichtung. Sie übernimmt das Verdichten des Schotters zwischen den Schwellen, um den Widerstand des Gleises gegen Verschiebungen und Verwerfungen zu erhöhen. Mit dem zugehörigen Ladekran können außerdem Abdeckplatten verlegt werden. Weitere Zusatzgeräte werden noch entwickelt und die Einsatzmöglichkeiten erhöht. Das 11 900 mm lange und 2 300 mm breite sowie 32,5 t schwere Fahrzeug kann sowohl mit Fahrstrom aus der Fahrleitung als auch mit dem eigenen Diesel-Stromerzeugungsaggregat betrieben werden.



Am 25. April 1987 fuhr das Gerät mit eigener Kraft auf provisorisch verlegten Großverbundplatten von der Werkstatt des VTKD durch die Bremer Straße bis zur Waltherstraße, wo das Spezialfahrzeug auf ein Straßenbahngleis gesetzt wurde (siehe Foto).
Text und Foto: N. Kuschinski, Dresden

Peter Zander (DMV), Grube
(bei Potsdam)

7. Folge

Erster Verbrennungstriebwagen der K.P.E.V. 1908

Baugeschichte

Dieser erste Verbrennungstriebwagen (VT) für preußische Bahnen verdankt sein Entstehen, wie andere Bauarten auch, dem unermüdlichen Wirken von Gustav Wittfeld im Eisenbahn-Zentralamt (vgl. „me" 4/88 und 12/89). Neben den Akkutriebwagen und zwei Dampftriebwagen sollte auch ein Triebwagen mit Verbrennungsmotor als Kraftquelle erprobt werden. Vorteile derartiger Motoren waren die schnelle Betriebsbereitschaft und die mögliche Einmannbedienung. Durch den benzolelektrischen Antrieb umging man den entscheidenden Nachteil, der ihnen innewohnt: Verbrennungsmotoren haben eine drehzahlabhängige Leistungskurve. Sie erfordert das Zwischenschalten geeigneter mechanischer, hydraulischer oder eben elektrischer Übertragungselemente. Für die Masse des Triebwagens und die Motorleistung stand damals, wenige Jahre nach der Jahrhundertwende, lediglich die elektrische Kraftübertragung zur Verfügung.

Die Verantwortlichen im Eisenbahn-Zentralamt und im Ministerium der öffentlichen Arbeiten entschieden sich für ein Angebot der AEG. Sie hatte für 62 400 M einen vierachsigen Triebwagen mit einem Deutz-Motor vorgeschlagen. Die Deutzer Gasmotorenfabrik erreichte zu dieser Zeit die befriedigendsten Ergebnisse im Bau solcher Verbrennungsmotoren.

Wie auch bei anderen Versuchstriebwagen jener Zeit, lieferten die Firmen die vertraglich festgelegten Teile. Den Zusammenbau hingegen übernahm eine Eisenbahn-Werkstätte. Für diesen Triebwagen war es Grunewald, wo er im Mai und Juni 1908 montiert wurde. Durch die Bestellung von Ersatzteilen und zusätzlichen Einbauten für die Beheizung der Brennstoffbehälter sowie die Stickstoff-Sicherheitsvorrichtungen erhöhen sich die Kosten auf 71 000 M. Am 17. Juli 1908 wurde der Triebwagen auf dem Rundkurs der Oranienburger Versuchsbahn abgenommen. Anschließend sollte das Fahrzeug in einem fahrplanmäßigen Betrieb auf der Militärbahn zwischen Tempelhof Rbf und Zossen eingehend getestet werden. Das geschah auch. Daher wurde der ab dem 23. Juli 1908 gültige Fahrplan Nr. 135 eingerichtet. Er sah täglich acht Fahrten auf der 27,8 km langen Strecke vor.

Beschreibung

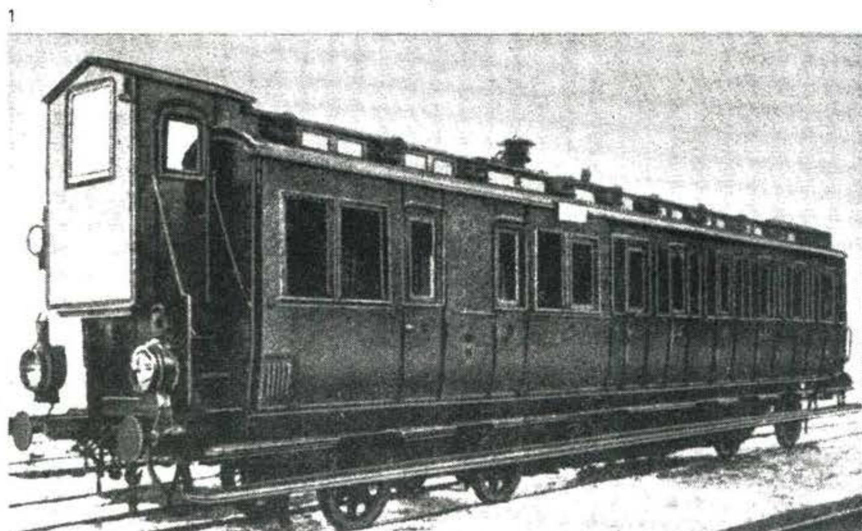
Der Wagenkasten entstand auf der Grundlage vorhandener Musterblätter für preußische Abteilwagen mit fünf Abteilen III. Klasse. Lediglich das Äußere ist durch eine bis zur Decke reichende Wand mit Pendeltür von den restlichen vier Abteilen getrennt. Es sollte bei Bedarf zum II.-Klasse-Abteil umgerüstet werden können. Zwischen den anderen Abteilen III. Klasse bestanden nur halbhohe Trennwände und ein offener Seitengang. Auch die beiden IV.-Klasse-Abteile waren in gleicher Weise getrennt bzw. verbunden. Zwischen den Räumen der II. und IV. Klasse lag ein Maschinenabteil, erkennbar an der Tür mit dem Zusatzflügel. Wegen der Bauhöhe des Motors – er ragte fast 40 cm in den Wagenkasten hinein – war das Abteil an dieser Stelle notwendig. Es konnte als Gepäckabteil genutzt werden. Bodenklappen im Wagenkasten machten wichtige Aggregate zugänglich.

1 Ansicht des ersten preußischen Verbrennungstriebwagens. Leider existiert wohl nur noch diese eine schlechte Qualität aufweisende Aufnahme des Triebwagens. Wie auch angeschrieben, befanden sich in den „Bremserhäusern" die Führerstände.

2 Ansicht des Laufwerks mit den angesetzten „Krauss'schen Lenkgestellen". Die Blattfedern der äußeren Laufachsen endeten in besonderen Gleitstücken, die gegen Platten im Untergestell drückten. Der Verbrennungsmotor wurde vollkommen mit einer Haube abgedeckt.

3 Noch einmal etwas deutlicher wiedergegeben ist hier der komplette Maschinentragrahmen mit den eingebauten Aggregaten. Links vor dem Brennstoffbehälter die Handkurbel zum Anwerfen des Verbrennungsmotors, falls keine Druckluft zur Verfügung stand. Es sollen aber mindestens drei Mann notwendig gewesen sein!

1



4 Auch in der Draufsicht des Maschinentragrahmens erkennt man die Notkurbel. Neben ihr zum Betanken des Triebwagens die ebenfalls handgetriebene Flügelpumpe. Zwei Lamellenkühler waren im Sommerbetrieb notwendig, während im Winter das heiße Motorwasser die Fahrgasträume heizte. Vor dem Motor erkennt man den Stutzen des Auspuffrohres, das dann durch den Wagenkasten geführt wurde.

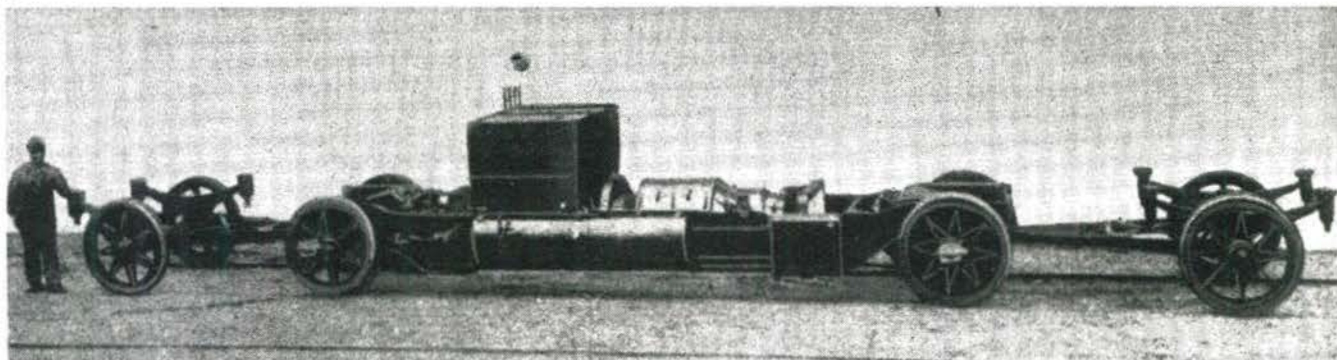
Die hochgelegenen Führerstände, in der Art der Bremserhäuser aufgebaut, besaßen nur einen Zugang. Das doppelt verglaste Stirnfenster war mit einem „Fensterputzer" ausgestattet. Abteile und Führerstände wurden über Rohrschlangen durch das Kühlwasser geheizt, konnten aber auch durch Fremddampf vorgeheizt werden.

Vom Untergestell, das in gewöhnlicher Weise mit dem Wagenkasten fest verbunden war, liegen leider keinerlei Zeichnungen vor. Hinzu kamen die nicht durchgehende Zug- und Stoßvorrichtung, die Bremsanlage und mehrere elektrische Apparate. Die Zweikammer-Luftdruckbremse wirkte lediglich beidseitig auf die Treibachsen. Wegen der Maschinenanlage zwischen den Treibachsen bestand keine mechanische Verbindung der Bremsgestänge. Beide Treibachsen besaßen einen eigenen Bremszylinder. Während der Bremshahn in jedem Führerstand auf beide Achsen gleichzeitig wirkte, war die Handbremse nur auf die benachbarte Treibachse ausgelegt. Der die Bremsluft erzeugende Kompressor befand sich im Verbrennungsmotor.

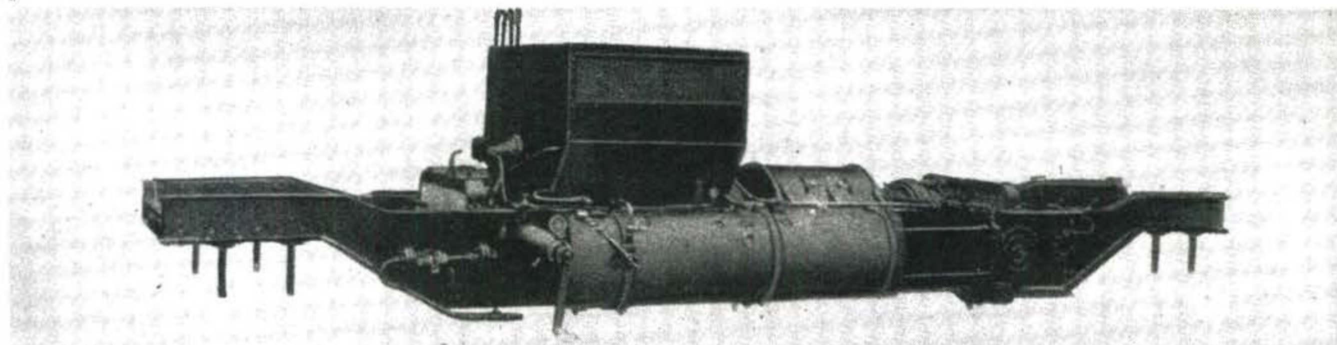
Beim Laufwerk handelte es sich insofern um eine bemerkenswerte Konstruktion, als hier „Krauss'sche Lenkgestelle" verwendet wurden. Die Deichselenden der Lenkgestelle waren seiten- und höhenbeweglich an den Fahrmotoren der Treibachsen angelenkt. Die äußeren Laufachsen wurden wegen des größeren Ausschlags innen gelagert. Die Enden der dazugehörigen Blattfedern waren in besonderen Gleitstücken gelagert und seitenverschiebbar. Das traf auch für die Treibachsen in ihren äußeren Achsbuchsen zu. Damit im Zusammenhang stand ein innerer Maschinentragrahmen. Durch diese Tragkonstruktion erzielte man mehrere Vorteile: Die gesamte Antriebsanlage bildete eine leicht auszubauende Einheit. Vibrationen der Antriebsanlage hielt man vom Wagenkasten fern. Durch die starre Verbindung aller Antriebselemente vermied man komplizierte Leitungskonstruktionen.

Ein Detail der Maschinenanlage soll hervorgehoben werden: Zusätzlich zum ursprünglichen Angebot der AEG baute man in die Kraftstoffanlage eine Stickstoff-Sicherheitsvorrichtung ein. In der Dienstanweisung ist ihr neben einem ausführlichen Text auch eine Skizze gewidmet. Zur damaligen Zeit

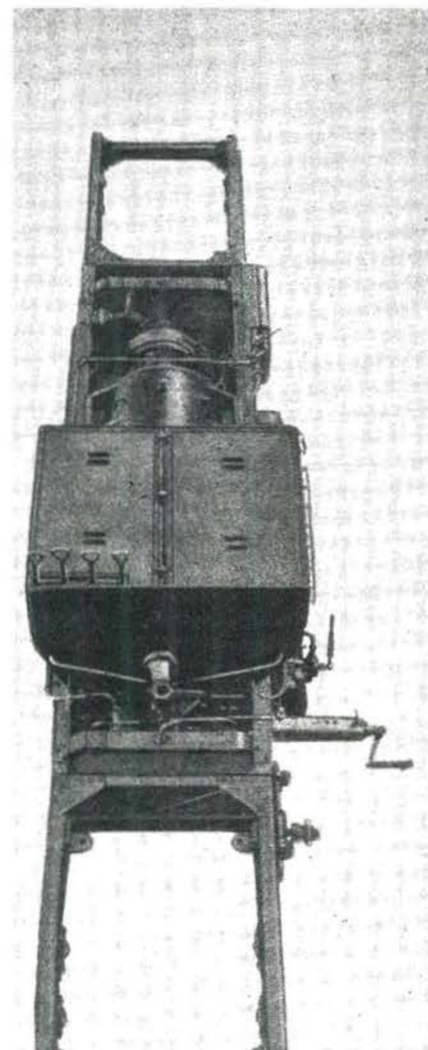
2



3

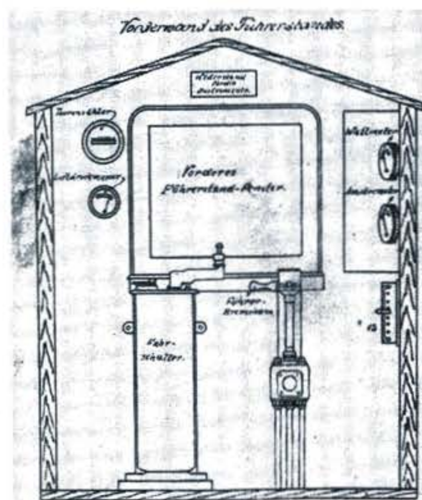


4

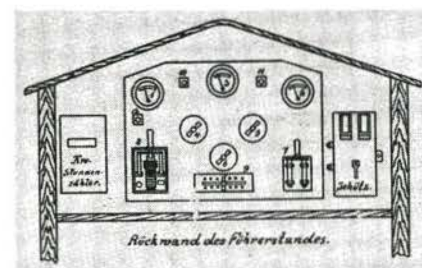


5 Anordnung der Apparate an der Führerhausvorderwand. In der Darstellung fehlt das Handbremsrad. Es stand an der rechten Seitenwand. Als Nr. 13 bezeichnet, ist der Regulierwiderstand für die Zündspannung.
6 Die rückseitigen Schaltelemente und Meßinstrumente im Führerhaus. Es bedeuten im einzelnen:

5



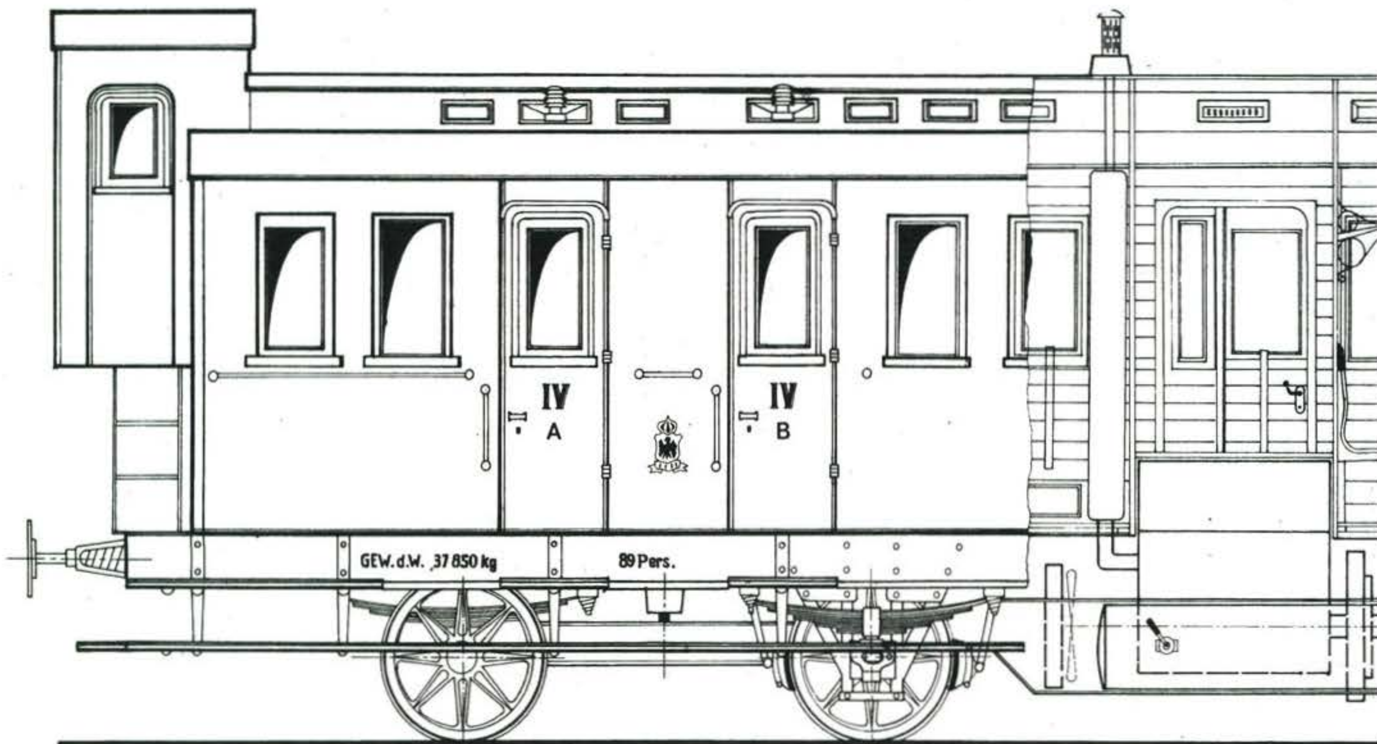
6



1, 2	Meßinstrument für Erreger- und Zündspannung
3	Meßinstrument für den Batterieladestrom
4, 5	Schalter für die beiden Lichtstromkreise
6	Schalter für die Notbeleuchtung
7	Batteriehauptschalter
8	Rückstromschalter für Batterieladung
9	Spannungsregler für Erregermaschine
10, 11	Schmelzsicherungen für Lichtstromkreise
12	Schmelzsicherung für Zündstrom

hielt man die entstehenden Kraftstoffdämpfe für so gefährlich, daß man sie unter allen Umständen vermeiden wollte. Damit kein explosives Gemisch entstand, sollte insbesondere der Zutritt von Luft verhindert werden. Sowohl beim Betanken als auch während des Betriebs legte man über den Kraftstoff eine Stickstoffatmosphäre. Aus einer Stahlflasche konnte über das Reduzierventil und entsprechende Rohrleitungen gasförmiger Stickstoff oder auch Kohlensäure in das Transportfaß und den Kraftstoffbehälter gelangen. Mit dem 0,3fachen des äußeren Luftdrucks wurde damit der Luftzutritt verhindert. Gleichzeitig förderte dieser Überdruck den Kraftstoff zu den Vergasern. Um auch auf dem Wege dorthin die Sicherheit zu erzielen, hatte man die Kraftstoffleitungen nochmals in eine Stickstoffleitung eingezogen. Selbstverständlich war auch das Rauchen am und im Fahrzeug auf das Strengste untersagt. Alles in allem: Umweltdenken in der Kaiserzeit!

Der gegenüber dem Untergestell und Wagenkasten frei bewegliche Maschinenrahmen bestand aus zwei Preßblech-Längsträgern. Mehrere zwischengenietete Querversteifungen ließen daraus einen Trograhmen entstehen, in den Verbrennungsmotor, Generator, Wasserkühler und andere Aggregate eingesetzt werden konnten. Durch Schraubenfedern abgestützt, hatte man den



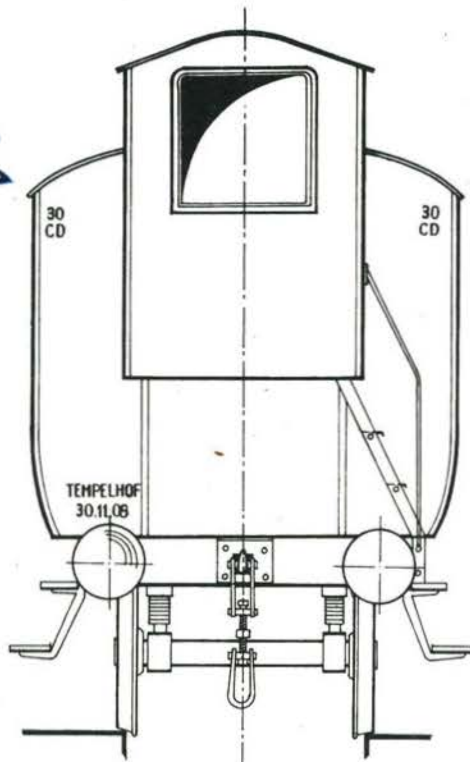


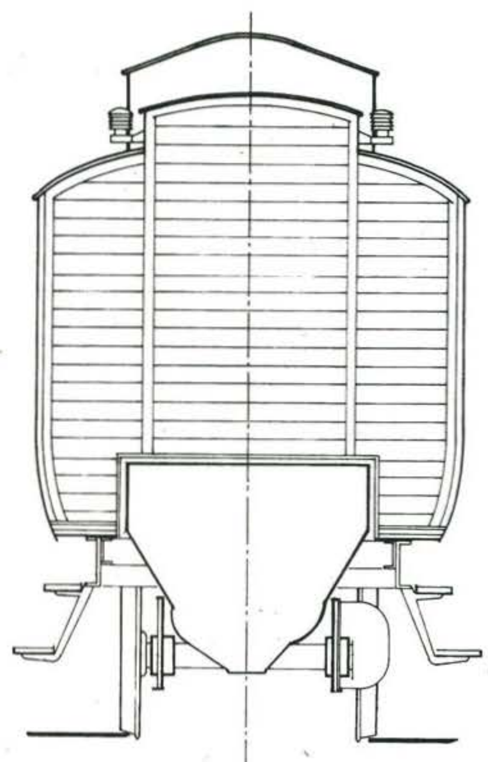
„me-fahrzeugarchiv"

7. Folge

Erster Verbrennungstriebwagen der K.P.E.V. 1908

Diese Folge des „me-fahrzeugarchivs" beschäftigt sich wiederum mit einem bemerkenswerten Einzelgänger. Daß diesmal die technische Beschreibung noch ausführlicher als bisher üblich gehalten wurde, ist der außerordentlich interessanten und damals als technische Errungenschaft zu sehenden Antriebsausrüstung geschuldet. Weniger technisch interessierte Leser mögen dies im Interesse der Experten tolerieren. Wie immer, sind die Zeichnungen im Maßstab 1:43,5 gehalten. Auf dem Rücktitelbild schließlich ist zu sehen, wie Preußens erster VT in Farbe ausgesehen haben soll. Für die Richtigkeit aller Farbtöne kann jedoch keiner mehr die Hand ins Feuer legen. Unsere Vorfahren haben darüber keine detaillierten Informationen hinterlassen.
me





III
E
III
F
III
G
REV. 10.4.09
2500
2080
650

Die zeitgenössische Zeichnung oben zeigt den Gleichstromgenerator des Triebwagens, zusammengebaut mit einer kleineren Erregermaschine (auf der Zeichnung rechts). Letztere lieferte auch die Spannung für die Beleuchtung und die Zündung. Ganz rechts dann der Ventilator für den Wasserkühler, während links die Kupplung zum Verbrennungsmotor erkennbar ist.

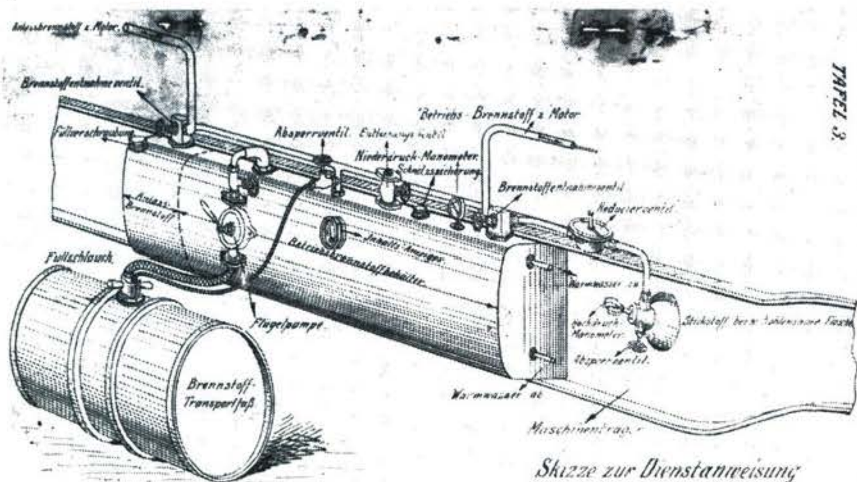
Unten zwei interessante Ansichten von einem Fahrmotor des Triebwagens. Er ähnelte stark den damals verwandten Fahrmotoren für Straßenbahnen, aus denen er wohl auch entwickelt worden war.

inneren Achsbüchsen ein Seitenspiel von je 5 mm gegeben.
Der bereits anfangs erwähnte Sechs-Zylinder-Vergasermotor von Deutz arbeitete nach dem Viertaktverfahren. Die Zylinder waren in zwei Reihen nebeneinander angeordnet. Unter einem Winkel von 60° arbeiteten je zwei Kolben gemeinsam auf die Kurbelwelle. Jede Zylinderreihe hatte einen eigenen Vergaser. Alle Zylinder wiesen je ein Ein- und Auslaßventil auf. Dazwischen lag die Zündvorrichtung. Die zur Mitte des Motors gerichteten Auslaßventile saßen nebeneinander. Damit konnten die Abgase in einen gemeinsamen Auspuff geführt werden, der durch das IV.-Klasse-Abteil nach oben über das Dach geführt wurde. Die Wasserkühlung des Motors schloß neben den Zylindern auch die Zylinderdeckel und das Sammelrohr für den Auspuff ein. Der Motor war aus ökonomischen Gründen für den Betrieb mit Benzol ausgelegt. Bei kaltem Wetter bestand die Möglichkeit des Anlassens mit Benzin. Für die Zündung gab es die gleichen Vorrichtungen, wie wir sie auch heute noch benutzen. Aus einer Akkumulatorenbatterie mit 21 Zellen, die 35 Volt erzeugte und sich unter der stirnseitigen Sitzbank im IV.-Klasse-Abteil befand, entnahm man den Zündstrom, der über einen Verteiler, Unterbrecher und die Zündspule dem richtigen Zylinder zugeleitet wurde.
Das Anlassen des Motors geschah durch Druckluft. Sie wurde im Zweitaktverfahren einer der beiden Zylinderreihen zugeführt. Es gab aber auch noch eine Handkurbel. Sie läßt sich neben dem Kraftstoffbehälter erkennen.
Von der elektrischen Ausrüstung sollen nur die wesentlichsten Funktionselemente erläutert werden. An den Verbrennungsmotor über eine elastische Kupplung war der Generator angeflanscht. Er lieferte den beiden ständig parallel geschalteten Fahrmotoren eine veränderliche Spannung bis etwa 500 Volt. Das ermöglichte die zu beeinflussende Erregerspannung, die wiederum in einer Erregermaschine entstand. Damit mußten die Steuerelemente nicht im Motorenstromkreis eingebaut sein.

Einsatz und Verbleib

Wie schon angedeutet, sollte der Triebwagen nach seiner Abnahme ein Versuchsprogramm auf der Königlichen Militär-Eisenbahn absolvieren. Das wurde aber vorerst verhindert, weil am 22. Juli 1908 die Kurbelwelle des Verbrennungsmotors brach. Als der Schaden nach wenigen Tagen behoben war, wiederholte sich der gleiche Vorgang am 3. September 1908, also fast unmittelbar nach der Wiederinbetriebnahme. Die dritte Kurbelwelle ließ man nun aus höher legiertem Stahl anfertigen. Damit konnten dann ab Oktober 1908 die vorgesehenen Versuchsfahrten aufgenommen werden. Wie vorgesehen, rüstete man den Motor im November 1908 auf Spiritusbetrieb um. Danach folgten wiederum zahlreiche Versuchsfahrten. Sie reichten bis in das Jahr 1909 hinein.
Schon mit der Abnahme des Triebwagens hatte man festgelegt, das Fahrzeug der KED Cöln zuzuordnen. Es erhielt dort die Betriebsnummer 30. Wann genau der Triebwagen dorthin überstellt wurde, geht aus den Unterlagen nicht hervor. Für den Einsatz gab es aber ab dem 2. März 1909 einen Fahrplan, der täglich neun Zugfahrten vorsah.
Heimatstation war Homberg. Im fahrplanmäßigen Einsatz pendelte der Wagen zwischen Mors, Trompet und Friemersheim. Ob sich der Triebwagen im Einsatz bewährte, läßt sich nur schwer einschätzen. Einerseits hatten die Vertreter des Eisenbahn-Zentralamtes und der Industrie schon im Sommer 1908, bevor der Triebwagen überhaupt in Betrieb gegangen war, über eine Nachfolgebauart beraten. (Daraus entstanden die späteren VT ab Nr. 152.) Andererseits wurde mit dem Erlaß VI.D. 11330 vom 28. Juni 1910 verfügt, daß der Triebwagen durch die Hauptwerkstätte Delitzsch der KED Halle in einen Fahrleitungsuntersuchungswagen für die elektrifizierte Strecke Dessau–Bitterfeld umgebaut werden sollte. Wenige Monate vorher hatte man den Triebwagen entsprechend der neuen einheitlichen Bezeichnung für die Triebfahrzeuge der K.P.E.V. umgezeichnet. Die Triebwagen erhielten damit eigene Nummernbereiche und Gattungsbezeichnungen. Aus dem „CÖLN 30" wurde ein Triebwagen mit der Gattungsbezeichnung V.T.$_1$ und der Betriebsnummer 151. Damit verlor sich die Spur des ersten preußischen Triebwagens mit Verbrennungsmotor. Ob und auf welche Weise der Wagen auf der erwähnten elektrifizierten Strecke zum Einsatz gelangte und wie lange er dort vielleicht noch ein Gnadenbrot erhielt, liegt im Dunkeln.

7



7 Der Dienstanweisung des „Eisenbahn-Selbstfahrers" entnommen wurde diese Darstellung, die die Vorrichtungen für das Betanken und den Explosionsschutz zeigen.

Zeichnungen und Fotos: Sammlung Verfasser

Tabelle Technische Daten des benzol-elektrischen Triebwagens

Gattungsbezeichnung		V.T.$_1$ (CD pr.07)
Achsanordnung		1'A A 1'
Betriebsnummer		CÖLN 30/ab 1910 VT 151
Lieferer	Wagenteil	Straßeneisenbahn-Gesellschaft Hamburg-Falkenried
	Drehgestelle	Gustav Trelenburg Breslau
	Verbrennungsmotor	Gasmotorenfabrik Deutz
	el. Ausrüstung	AEG Berlin
Geschwindigkeit		50 km/h
Länge über Puffer		16 960 mm
Gesamtachsstand		11 500 mm
Drehzapfenabstand		9 000 mm
Drehgestellachsstand		2 500 mm
Drehgestellbauart		„Krauss'sche Lenkgestelle"
Räder	Bauart	Speichenräder
	Laufkreis Ø	1 000 mm
Wagenmasse	dienstbereit	37 850 kg
	besetzt	43 000 kg
Wagenmasse	dienstbereit	37 850 kg
	besetzt	43 000 kg
Achsfahrmasse der Treiba.		12 000 kg
Sitzplätze	III. Klasse	43
	IV. Klasse	25
Stehplätze		21 (davon 14 in der IV. Kl.)
Motor	Bauart	Sechs-Zylinder-Ottomotor
	Arbeitsweise	Viertakt
	Kolbendurchmesser	150 mm
	Kolbenhub	180 mm
	Gesamthubr.	15 989 cm³
	Drehzahl	700 min⁻¹
	Stundenl.	58,8 kW (80 PS)
Generator	Bauart	fremderregte Gleichstrom-Wendepolmasch.
	Stundenl.	75 kW
	größte Spannung	500 V
Fahrmotore	Anzahl	2
	Bauart	Hauptstrommotor
	Stundenl.	36,7 kW (50 PS)
	größter Strom	80 A
Kraftübertragung		elektrisch und Stirnzahnräder mit Übersetzung 1:3,65
Heizung		Kühlwasser (Vorwärmen durch Fremddampf mögl.)
Beleuchtung		elektrisch 35 V
Bremse		Knorr-Zweikammer-Br.

Quellenangaben
(1) Zentrales Staatsarchiv Potsdam, Dienststelle Merseburg, Rep. 93 Eisenbahnsachen, Akte 2693, Verwendung von Triebwagen
(2) Guillery: Handbuch über Triebwagen für Eisenbahnen, Verlag R. Oldenbourg, München und Berlin 1908
(3) v. Stockert: Handbuch des Eisenbahnmaschinenwesens Bd. I, Springer Verlag Berlin 1908
(4) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 1907
(5) Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen 1909
(6) Deutsche Straßen- und Kleinbahnzeitung 1913

Andreas Balg, Zwickau

Ein vierachsiger H0-Gepäckwagen

Für meinen aus Eilzugwagen der Firma PREFO bestehenden Schnellzug suchte ich einen geeigneten und im Baujahr passenden Gepäckwagen. Da ein solcher im DDR-Handel nicht erhältlich ist, entschloß ich mich zu einem Umbau des Pwi 32. Dabei entstand ein meiner Ansicht nach vertretbarer Kompromiß zwischen Vorbildtreue, Arbeitsaufwand und Aussehen. Das Modell entspricht der Einheitsbauart (ex Pw4i-31), sieht dem Gepäckwagen des Zwickauer Traditionszuges ähnlich, weicht aber doch in mehreren Details vom Vorbild ab. So fehlt im Gepäckraum je ein Fenster rechts und links neben den Schiebetüren. Das Abortfenster mußte sich unmittelbar neben dem Einstieg an der Zugführerseite befinden. Hinzu kommen der fehlende Knick an der Einstiegzone sowie die etwas zu kleine Zugführerkanzel. Weder dadurch noch durch die um 4,5 mm zu geringe Länge über Puffer wird der gute Gesamteindruck des Modells geschmälert.

Benötigt werden für den Bau des Wagens zwei Modelle des Pwi 32 (PIKO), zwei Drehgestelle der Bauart Görlitz III leicht, zwei Faltenbalgübergänge sowie eine Batterie und ein Heizungsschaltkasten (Eilzugwagen, PREFO).

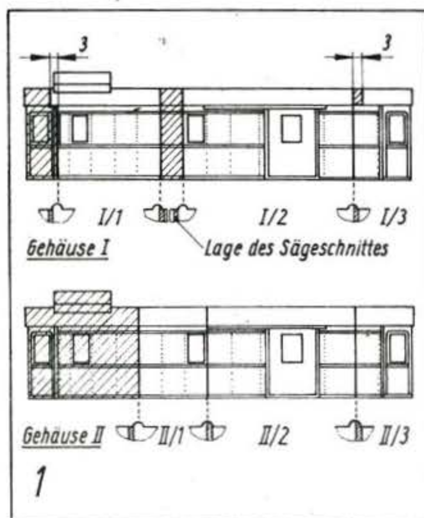
Zuerst sind beide Wagen zu demontieren und die Fenstereinsätze herauszunehmen. Die Gehäuse zerteilt man gemäß Abb. 1 in die einzelnen Abschnitte. Als Orientierung dienen die Nietenreihen der Seitenwand. Die Schnitte müssen so liegen, daß die Nieten halb bzw. ganz stehenbleiben (Symbole auf Abb. 1). Daher wurden auch keine Maße angegeben. *(Ob es gelingt, „H0-Niete" mit einem Sägeschnitt zu halbieren, erscheint zweifelhaft. Es empfiehlt sich neben dem „ganzen" Niet zu sägen und danach mittels feinem Sandpapier den Nietdurchmesser zu halbieren. Die Red.)* An einigen Stellen werden die Stücke beidseits der Schnittstellen benötigt. Um die Länge des zu bauenden Wagens nicht zu reduzieren, sollte man mit einer möglichst schmalen Säge arbeiten und nur wenig nachschleifen. Aus diesem Grund sind die Längenmaße auf den Abb. 2 und 3 nur als Richtwerte anzusehen.

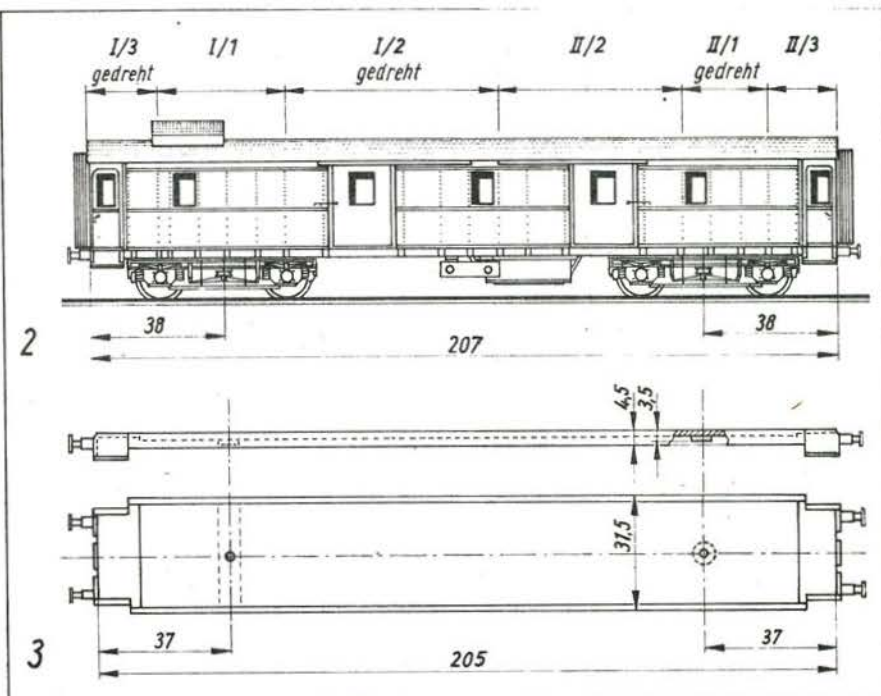
Die einzelnen Teile werden mit Plastkleber aneinandergefügt (Abb. 2). Bei exakter Arbeit brauchen die Seitenwände nicht neu lackiert zu werden, da die Klebestellen in oder unmittelbar neben den Nietenreihen liegen und somit verdeckt werden. Nachdem die Nahtstellen verschliffen wurden, erhält nur das Dach einen neuen Anstrich. Eine saubere Beschriftung ist erfahrungsgemäß nur schwer zu erreichen. Deshalb sollte man eine der nun doppelt erscheinenden Wagenanschrift des Pwi 32 auf dem neuen Modell belassen, auch wenn sie für einen vierachsigen Gepäckwagen mit geschlossenen Übergängen falsch ist. Anschließend sind hinter den Fenstern noch passende Einsätze anzubringen und das Gehäuse mit den Faltenbalgübergängen zu vervollständigen.

Jetzt kann das neue Untergestell entstehen. Dafür werden die Endteile, also die Türbereiche mit Kopfstück und Puffer, vom Pwi 32 übernommen. Das Mittelteil ist jedoch aus 2 mm starkem Polystyrol neu zu fertigen. Da das Gehäuse durch die Schnittstellen in der Länge differieren kann, muß das Unterteil in seinen Maßen dem angefertigten Gehäuse angepaßt werden. Es ist so zu bemessen, daß das Oberteil straff sitzt. Die weiteren Einzelheiten und die für die Funktion wichtigen Maße enthält Abb. 3.

Nach der Farbgebung befestigt man die Drehgestelle mit M 2-Schrauben. Auf diese werden kurze Distanzhülsen (Ms-Kugelschreibermine) aufgeschoben, um die Beweglichkeit der Drehgestelle zu garantieren.

Nun wird das Fahrgestell noch mit Batteriekasten und Heizungsschaltkasten komplettiert. Zum Schluß ist das Gehäuse aufzusetzen.





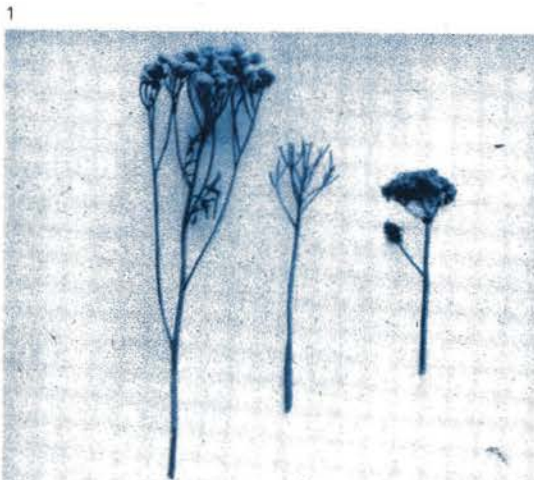
1 Zuschnitt der Gehäuse (Maßstab 1:2,5/H0)
2 Vollständiger Wagen mit Angaben über das Zusammensetzen der Gehäusestücke (Maßstab 1:2/H0)
3 Untergestell (Maßstab 1:2/H0)
Zeichnungen: Verfasser

Frank Rausendorf (DMV), Beutha

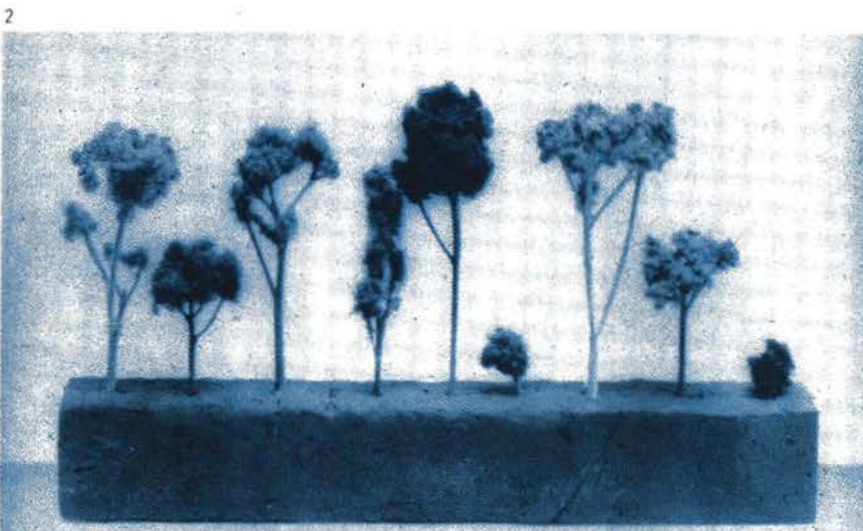
Laubbäume einmal anders

Zu einer richtigen Modelleisenbahn gehört eben auch das berühmte Drumherum. Da sind viele Meter Gleis und ein ansehnlicher Fahrzeugpark, Gebäude, Straßenfahrzeuge, Figuren, Lichtmasten und nicht zu vergessen die Bäume in den verschiedensten Arten und Größen. Auf einer mittleren Modellbahnanlage werden schon mehrere hundert Bäume benötigt, um der Modellandschaft das richtige Gepräge zu geben. Da bei solchen Stückzahlen die Anschaffungskosten ziemlich hoch sind, entschloß ich mich, die Nadelbäume zu kaufen und einen Großteil der Laubbäume selbst herzustellen, zumal letztere in puncto Vorbildtreue nicht meinen Vorstellungen entsprechen. In der einschlägigen Literatur wird empfohlen, Bäume aus Farnen, Moosen und dergleichen herzustellen. Da deren Beschaffung für mich problematisch ist, suchte ich nach einem anderen Weg. Im Spätsommer begann ich mit der Ernte von Rainfarnblütenstengeln. Diese sollten etwa 15 bis 20 cm lang sein, da sie sich dann zum Trocknen leichter bündeln lassen. Während die Blütenstengel an einem luftigen, vor Nässe geschützten Ort langsam trocknen, ist das Material für das Blätterdach zu besorgen. Dazu eignen sich die handelsüblichen dunkel-, mittel- und hellgrünen Schaumstoffflocken vorzüglich. Man sollte die Flocken nicht nur rein, sondern auch immer die nebeneinanderliegenden Farbtöne gemischt (zu gleichen Teilen) verwenden. So wirken die Modellbäume in der Landschaft erst vorbildgetreu. Nun fehlt nur noch ein geeigneter Kleber. Ich verwende Chemikal. Es sind dafür aber ebenso andere nicht zu schnell trocknende Kleber, z. B. Chemisol und Asolofix, geeignet. Wenn auch Chemikal ein ausgesprochener Kontaktkleber ist, habe ich mit ihm doch die besten Erfahrungen gemacht. Nun zum „Baumbau" selbst. Als erstes werden die getrockneten Blütenstengel von Blattresten befreit und die Blüten abgeschnitten. Die Verästelungen des Blütenstands sind gemäß der Form des künftigen Baums zu beschneiden. Der Baumstamm muß so lang sein, daß er später auf bzw. in (!) der Anlage zu befestigen ist. Damit beispielsweise eine Modellbirke mit einer Vorbildbirke weitgehend übereinstimmt, wird der gesamte Stengel mit Plakatfarbe behandelt. Zum Trocknen hat sich eine Schaumpolystyrol-Platte bewährt, in die ich die farblich behandelten Stengel bzw. auch später die beklebten Bäume eingesteckt habe. Der Einfachheit halber wurden übrigens nur die Stengel der Birken eingefärbt. Nachdem genügend Stengel vorbereitet wurden, kann das Kleben beginnen. Dabei werden die zu begrünenden Astpartien dick mit Kleber eingestrichen. Daß Chemikal dabei mitunter von Ast zu Ast Fäden zieht, sollte nicht weiter stören, weil diese zum geschlossenen Aussehen der Baumkrone beitragen, da ja an diesen Fäden auch Schaumstoff kleben bleibt. Jetzt sind die Stengel in den passenden Schaumstoffflocken zu wälzen, so daß alle Astpartien belaubt werden. Danach wird der überschüssige Schaumstoff durch leichtes Klopfen entfernt. Noch vorhandene Fehlstellen werden nach etwas Trockenzeit nochmals mit Klebstoff bestrichen und belaubt. Zum Pflanzen der Bäume bohrt man in die Anlagenplatte ein Loch entsprechenden Durchmessers. Das Modell ist mit etwas Klebstoff einzustekken. Auf Abb. 1 sind noch einmal die einzelnen Arbeitsschritte festgehalten. Abb. 2 dagegen zeigt einige fertige Bäume in der Schaumpolystyrolplatte. Deutlich ist zu erkennen, daß die Modelle so noch nicht auf der Anlage zu befestigen sind. Baumhöhe, Stammlänge und auch Stammdurchmesser müssen schon mit den Größenverhältnissen in der Natur übereinstimmen. Vor allem der auf Abb. 2 zu sehende mittlere Baum weist nicht die richtigen Proportionen auf. Man sollte jedoch nicht zu kleinlich sein. Die Natur zeigt auch Ausnahmen.

1



2



1 Arbeitsschritte, die beim Herstellen der Laubbäume zu berücksichtigen sind.

2 Die fertiggestellten Bäume in einer Schaumpolystyrolplatte

Fotos: Verfasser

Wer sich nach diesem Verfahren Modellbäume anfertigt, wird feststellen, daß solche mit dicken Stämmen und großen Kronen schlecht herstellbar sind. Hier sollte man auf handelsübliche Bäume zurückgreifen. Dagegen ist der Bau von Sträuchern aller Größenordnungen kein Problem. Wem die Farben der Schaumstoffflocken zu sauber erscheinen, der sollte seine Bäume noch farblich nachbehandeln. Mit Hilfe von weißen Schaumstoffflocken lassen sich übrigens ohne weiteres auch blühende Bäume imitieren.

Beleuchtete Oberwagenlaternen

Nachts, bei schlechter Sicht oder Tunnelfahrt wurden beim Vorbild bis vor einiger Zeit als Zugschlußsignal (Zg 3) zwei Owala in gleicher Höhe angebracht.

Um dies möglichst vorbildgetreu als Modell zu verwirklichen, benutzte ich den TT-Nachrüstsatz für Reisezugwagenschlußbeleuchtung mit der LED 8814. Außerdem benötigt man einen Elko (1 000 µF/12 V oder 2 × 500 µF) und eine Diode (SAY oder GA, Typ ist unbedeutend) sowie zwei einseitig isolierte Radsätze. Bei gedeckten Güterwagen ist der Wagenkasten abzutrennen. In Höhe der Owala-Halter werden Löcher für die Zuleitung gebohrt. Die LEDs lötet man vom Nachrüstsatz ab und befestigt jede LED an einem Schaltdraht, wobei die Anschlüsse zu beachten sind. Gleiches trifft zu für einen zweiten, dünnen Draht (eventuell HF-Litze). Berücksichtigt werden Schutzdiode und Widerstand.

Um auf Weichen das durch Kontaktschwierigkeiten entstehende Flackern der Owala zu vermeiden, habe ich zwei 500 µF-Elkos parallel geschaltet und zu deren Schutz die Diode (Typ: SAY, GA) eingebaut.

Ist dies alles verdrahtet, kann das Unterteil verändert werden: Ballast entfernen, zwei Löcher in Wagenboden im Abstand von 10 mm zur Achse bohren, Schleifer aus Nachrüstsatz dazu auflegen, deren Löcher erweitern und mit einer Schraube M 2 und Distanzstück (Hohlniet o. ä.) befestigen.

Das Ballastblech erhält zwei große Löcher, so daß die Muttern, an denen man die Anschlußdrähte anklemmt, nicht über das Ballastblech kurz geschlossen werden. Es ist unten mit Klebeband wegen der unterschiedlichen Polarität der Achshalter zu isolieren.

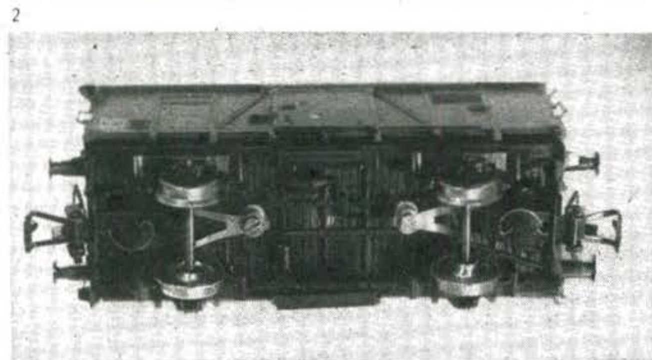
Die Achsen sind mit feinem Sandpapier metallisch blank zu schleifen und leicht mit Wellenschalteröl oder anderem Kontaktmittel zu behandeln. Anschließend werden die Radsätze eingesetzt und Schleifer justiert (V-förmiges Ende auf Achsmitte, den Rest abschneiden).

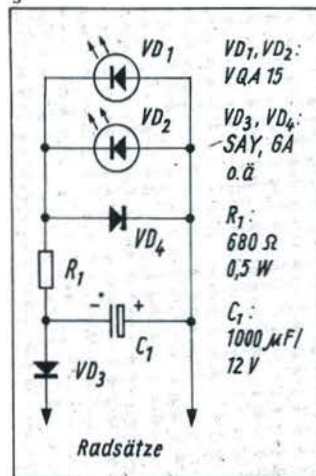
Die Radsätze sind so einzusetzen, daß die Owala bei Vorwärtsfahrt leuchten.

Und schließlich entstehen aus der Schaltdrahtisolierung zwei Abzugshauben für die Laternen, die man anschließend mit Nitrofarbe behandelt.

Text, Fotos und Zeichnung:
J. Hanisch, Döbeln

1


2


3


1 Die funktionstüchtigen Owala an einem PIKO-G-Wagen
2 Deutlich sind die Schleifer für die Stromaufnahme zu erkennen.
3 Schaltung für die richtungsabhängige Funktion der LED

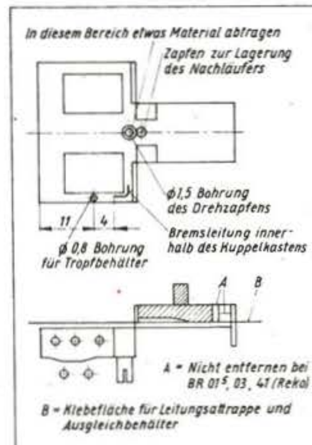
Kupplungskästen der BR 01.5, 03, 41

Beim Umbau einer BR 41 (Reko) in eine Altbauvariante wurde auch der Kupplungskasten aufgearbeitet.

Konstruktiv ist er als Rastteil ausgeführt, und demzufolge sind die Seitenwände geschlossen, was zu einem klobigen Aussehen führt.

Mit dem Öffnen der Seitenteile entfällt die Rastverbindung. Der Kuppelkasten muß allerdings dann anders befestigt werden. Betrachten wir das Führerhaus von unten, so bietet sich die Möglichkeit an, den Stehkessel als eine neue Befestigung zu nutzen. Dazu ist die Lok zu zerlegen. Es empfiehlt sich, das Führerhaus vom Kessel vorsichtig zu lösen. Achtung: Das Führerhaus der BR 01.5 läßt sich nicht lösen! Nun ist der Stehkessel gründlich aufzurauhen, damit später das ausgehärtete Teil nicht herausfällt. Zum Ausgießen kann man EP 11 oder Hobbyplast verwenden und sollte noch etwas Blei zugeben. Wird Hobbyplast benutzt, ist Vorsicht geboten, die Gebrauchsanleitung gründlich durchzulesen und langsam zu arbeiten, da hierbei Reaktionswärme entsteht.

Ist das Harz ausgehärtet, wird der Führerhausboden plangeschliffen. Danach sind der noch unbearbeitete Kuppelkasten wieder einzuklipsen und der an der Kupplungsstange befestigte Zapfen mit einer 1,5-mm-Durchgangsbohrung zu versehen. Der Stehkessel wird dabei auch gleich mit angebohrt. Die Bohrung im Stehkessel soll eine Tiefe von 7 mm haben. Anschließend erhalten Zapfen und Stehkessel ein M 2-Gewinde. Damit die Schraube versenkt werden kann, muß noch etwas aufgebohrt werden (3,5 mm, 1,3 mm tief). Am Lagerzapfenunterteil, wo der Nachläufer befestigt ist, wird etwas Material abgetragen. Damit erhält der Nachläufer genügend „Spiel".



Jetzt können die Seitenteile geöffnet werden. Dabei ist zu beachten, daß bei den BR 01.5, 03 und 41 die Vertiefungen an den Leitungen und Ausgleichsbehältern (siehe Abb., oben) als Klebefläche stehen bleiben. Bei der Altbau-4ler kann diese allerdings entfallen. Nun werden die entsprechenden Leitungen angefertigt und der Tropfbehälter der Bremsleitung (Abb., unten) befestigt. Dazu ist es notwendig, den Kuppelkasten erneut auszubauen, um die entsprechenden Löcher zu bohren. Die Leitung wird danach eingeklebt. Nach der farblichen Behandlung ist die Lokomotive wieder zusammenzubauen.

Text und Zeichnung:
D. Hummig, Radebeul

Peter Grobe (DMV), Halle (Saale)

Damit der Triebtender besser zieht

H0-2'2'T 34 verbessert

Sicherlich haben schon viele Besitzer von PIKO-Loks der BR 01, 03 oder 41 festgestellt, daß diese Modelle Mühe haben, größere Anhängelasten zu befördern.
Entsprechende im „me" bereits veröffentlichte Vorschläge, wie die Zugkraft dieser Maschinen erhöht werden kann, sind dafür beredtes Zeugnis. Eigene Gedanken führten zu einer Umbauvariante, die auch für einen wenig versierten Bastler bei exakter Arbeitsweise in etwa drei bis vier Stunden zu bewältigen ist.
Zum Umbau wird nur wenig Material benötigt. Im einzelnen ist das:
eine Antriebsachse Tender oder BR 130,
eine Fahrradspeiche, Durchmesser 2 mm,
drei Plastschnecken für die BR 118, 120 oder 110,
ein Schneckenwellenlager für die BR 110 und 118 oder 120,
ein Messingblech 18 mm × 12 mm × 0,5 mm und ein Stück Plaste 11 mm × 21 mm × 2 mm.
Zuerst wird der Tender demontiert. Es empfiehlt sich, den Entstörkondensator abzulöten, um die Rahmenhälften leichter handhaben zu können.
Das hintere Lager ist so zu durchbohren, daß die Fahrradspeiche ohne zu schlagen leicht im Lager beweglich ist.

Anschließend wird die Speiche an Stelle der Schneckenwelle in die beiden Rahmenteile eingesetzt und so gekürzt, daß sie etwa 15 mm aus dem durchbohrten Lager ragt. Die endgültige Länge kann erst nach Bearbeitung des Bodenteils festgelegt werden, da die neue Welle sonst bei eventuellen Fertigungstoleranzen schlägt, wodurch das Antriebsgeräusch lauter wird.
Entsprechend Abb. 1 ist nun das Plastematerial unter dem hinteren Wellenlager zu entfernen. Von der Originalschneckenwelle des Tenders wird das Zahnrad benötigt. Es ist auch möglich, die Metallschnecken zu verwenden. Allerdings ist es schwierig, diese auf der Speiche sicher zu befestigen. Die Plastschnecken können einfach aufgeschoben werden. Das innerhalb der Rahmenteile befindliche Wellenstück wird genauso mit Schnecken und Zahnrädern bestückt wie die Originalwelle. Aus dem Bodenteil werden die schraffierten Flächen gemäß Abb. 2 (und 5) entfernt. Dabei ist das 4 mm × 4 mm große Stück hinter der Pufferbohle exakt zu bearbeiten. Dieser Ausschnitt nimmt später das zusätzliche Lager auf. Eine gute Arbeit sichert hier den Rundlauf der Welle.

3 Die neue Kupplungshalterung

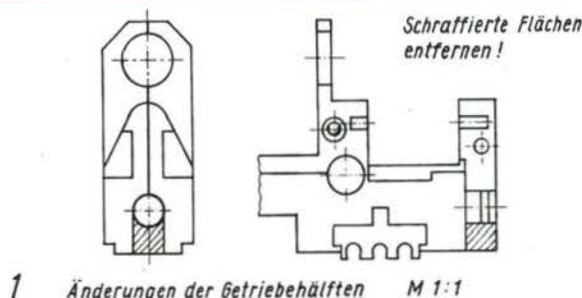
4 Dieses Teil ist erforderlich, um ein Ausheben des Antriebs zu verhindern.

5 Am komplett montierten Triebwerk ist die dritte Schnecke zu erkennen.

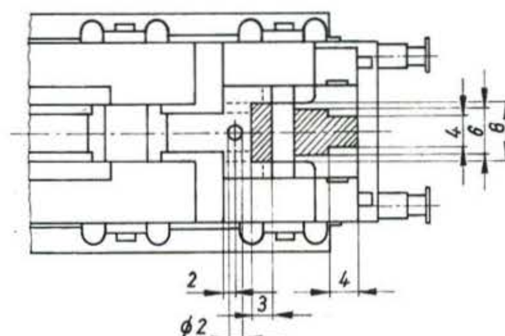
6 Fertiggestelltes Tendertriebwerk

7 Das veränderte Bodenteil

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

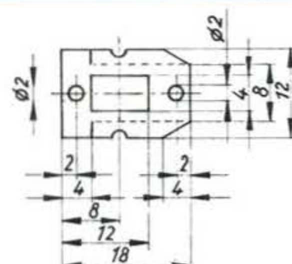


1 Änderungen der Getriebehälften M 1:1

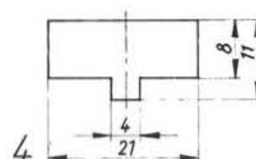


2 Änderung am Tenderunterteil M 1:1

Wenn das Lager gut sitzt, kann die Welle in ihrer Länge so angepaßt werden, daß sie sich leicht dreht, aber nicht in Längsrichtung verschiebbar ist. Anschließend kann das Triebwerk wieder montiert und die dritte Schnecke aufgesteckt werden (Abb. 6). Da die letzte Achse des Tenders normalerweise durch eine Schraube von unten gehalten wird, diese Möglichkeit der Befestigung nun aber entfällt, muß eine passende Halterung geschaffen werden. Außerdem ist die Achse so zu fixieren, daß ein ständiger Eingriff des Zahnrads in die Antriebsschnecke gewährleistet ist. Hierzu wird auch die in Abb. 2 erkennbare Bohrung benötigt, welche exakt zu plazieren ist. An dem zur Achsbefestigung anzufertigenden Teil ist auch die Kupplung angebracht. Die ur-

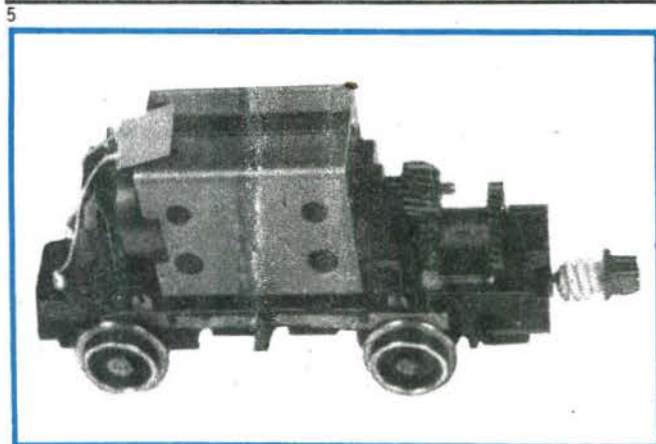


3 --- Biegekante

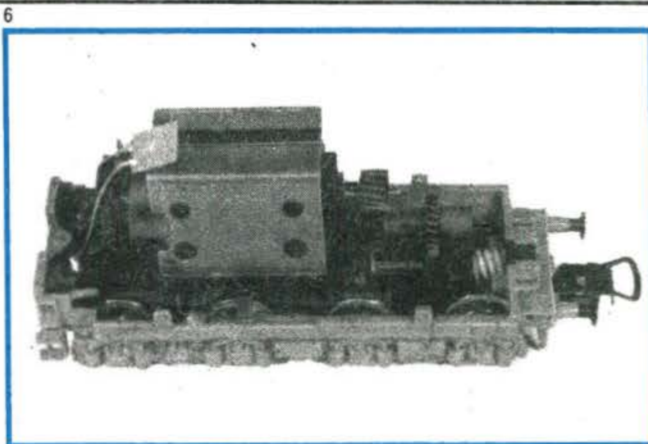


4

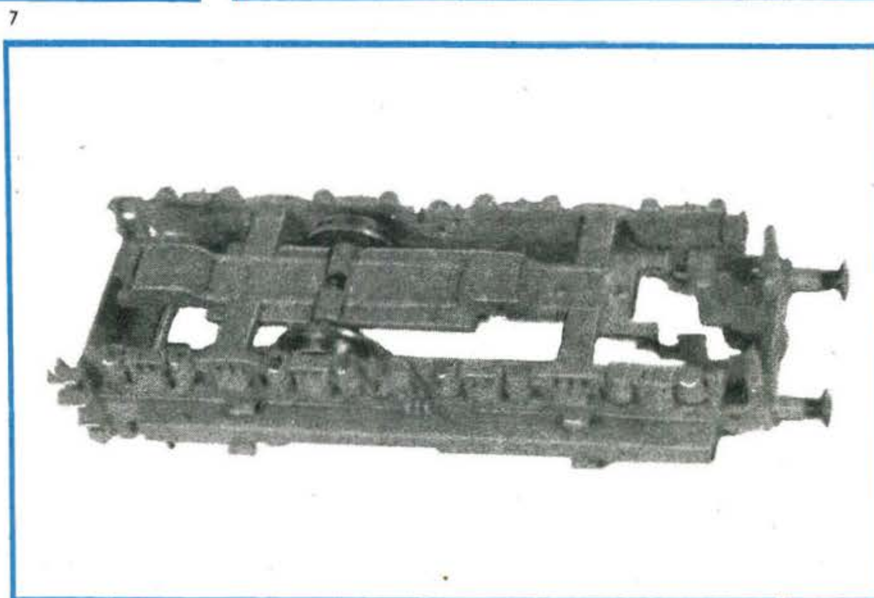
5



6



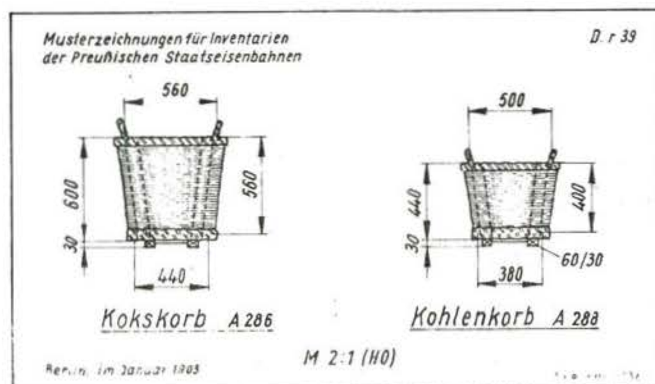
7



sprüngliche Kupplungshalterung kann nicht mehr verwendet werden. Sie ist entsprechend Abb. 3 aus 0,5 mm starkem Messingblech neu zu fertigen. Anschließend kann der Antrieb wieder komplett montiert und der Rundlauf getestet werden. Um ein Ausheben des neuen Lagers zu verhindern, wird ein Plastteil nach Abb. 4 angefertigt. Es ist in den hinteren Kasten des Tendergehäuses so einzukleben, daß es das Lager nach unten fixiert.
Durch die zwischen den beiden nun angetriebenen hinteren Achsen des Tenders befestigte Kupplung wirkt die Last des Zuges so, daß die Radreibung erhöht wird. Da außerdem der größte Teil des Ballaststücks über den beiden Achsen lagert, ist ein Schließen der darin vorhandenen seitlichen Öffnungen erforderlich.

Bekohlungskörbe

Auf kleinen Bekohlungsanlagen wurden noch bis zur Epoche II die Lokomotiven von Hand bekohlt. Die Kohlen mußten in Weidenkörbe geschaufelt, auf die Bekohlungsbühne getragen und dann in die Kohlenkästen der Tenderlok geschüttet werden. Derartige Anlagen befanden sich noch bis zur Epoche III auf manchen Kleinbahnhöfen.
Modellzeichnungen von Kohlebühnen wurden in der einschlägigen Literatur schon mehrfach veröffentlicht. Aber die „richtige Größe" von Bekohlungskörben lag bisher im dunkeln. Nun ist das Geheimnis gelüftet. Die Kohlekörbe sind relativ klein. Mit rund 0,2 m³ Inhalt fassen sie etwa 50 kg Steinkohle.
Solche kleinen Gegenstände im Modellmaßstab nachzubilden ist nicht einfach. Ich versuchte es erfolgreich mit folgender Methode: Ein entsprechend konisch gefeiltes Rundholz wird oben und unten mit einem Streifen Zeichenkarton umklebt, die Wulstränder aus Weidengeflecht darstellend. Dann ist der „Korb" mit dünner Nähseide zu umwickeln, nachdem die Fläche vorher mit Klebstoff bestrichen wurde. Nach Abtrennen des Korbs werden die Griffe aus dünnem Draht in entsprechende Löcher gesteckt, einige Kohlestückchen aufgeklebt. Der fertige Korb wird braunschwarz angemalt. Man kann die Körbe auch aus Messing auf einer Drehbank fertigen, die Griffe wie vor anlöten, die Körbe mit Kohlestückchen bekleben und anmalen.
Text und Zeichnung:
G. Fromm, Erfurt



Vorschau

Im Heft 5/90 bringen wir u. a.:

– Messeberichte Vorbild und Modell;

– Straßenbahn in Cottbus;

– Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen–Asendorf;

– Per Schmalspurbahn durchs Böhmische Hochland;

– H0-Modell der BR 80;
– Stellwerk Berka als H0-Modell.

Reinhard Uhlrich (DMV), Gera und
Walfried Schubert, Weida

Der Bahnhof Weida als H0-Modell

Die Arbeitsgemeinschaft 4/55 Weida des DMV und ihre Gemeinschaftsanlage

Bereits seit Ende der 60er Jahre existierte in der Station „Junger Techniker und Naturforscher" in Weida eine Schülerarbeitsgemeinschaft Modelleisenbahn. 1974 wurde beschlossen, ein Modell des Bahnhofs Weida im Maßstab 1:87 nachzubauen, wobei die neugestaltete Streckenführung Weida–Mehltheuer berücksichtigt werden sollte. Eisenbahner des Bahnhofs Weida stellten die dazu notwendigen Unterlagen bereit.

Am 28. Februar 1976 beantragten die Mitglieder die Aufnahme in den Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR, und seit dem 26. März 1976 existiert die Arbeitsgemeinschaft 4/55 Weida des DMV. Damals bestand die Arbeitsgemeinschaft aus fünf Mitgliedern und einer Schülergruppe der Max-Greil-Oberschule, der ebenfalls fünf junge Freunde angehörten.

Bereits im Februar 1977 konnte die fertiggestellte H0-Anlage „Bahnhof Weida" erstmalig in der Turnhalle der Max-Greil-Oberschule der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Das Modell fand bei der Weidaer Bevölkerung großen Zuspruch. Zu diesem Zeitpunkt gehörten 14 Freunde zur Arbeitsgemeinschaft. 1978 folgte die zweite Ausstellung in den Räumen des Ausbildungsbahnhofs, und im Herbst des gleichen Jahres beteiligte sich die Arbeitsgemeinschaft an der Ausstellung der AG 4/29 in Gera. 1980 und 1981 gab es zwei weitere Ausstellungen in Weida. Mit viel Engagement wurden 1984 die neun Jahre zuvor von der DR zur Nutzung erhaltenen Räumlichkeiten überwiegend selbst rekonstruiert. Seit dem Beitritt in den DMV gehören Exkursionen, die Teilnahme an DMV-Sonderfahrten, Arbeitseinsätze sowie Erfahrungsaustausche mit anderen Arbeitsgemeinschaften zum AG-Leben. Inzwischen zählt die Arbeitsgemeinschaft 4/55 31 Mitglieder, und die Ehepartner nehmen an der Hobbyarbeit großen Anteil.

H0-Gemeinschaftsanlage Bahnhof Weida

Die Anlage wurde in Rahmenbauweise errichtet und besteht aus vier Teilen. Der Gleisplan wurde nach Lageplänen der Deutschen Reichsbahn entwickelt. Daraus ergab sich eine Anlagengröße von 9 m × 2 m. Kompromisse waren in bezug auf die Anlagenlänge unumgänglich. Im Bahnhofsbereich wurden die Weichen vorbildgetreu nachgestaltet. Dadurch kann der Betriebsablauf auf dem Bahnhof Weida exakt nachvollzogen und auch für Lehrzwecke genutzt werden.

Etwa 150 m Pilz-Gleismaterial und 58 Weichen wurden eingebaut. Um den Zugverkehr interessant zu gestalten, enden die vier Strecken in einem Zugwechselmagazin hinter der Anlage. In diesem Magazin können die Züge der jeweiligen Strecke oder auch untereinander getauscht werden. Auf der Anlage sieht der Fahrplan 15 verschiedene Züge vor.

Landschaftsgestaltung

Den Untergrund bildet ein Gerüst aus Pappstreifen, Hartfaserplatte und Schaumpolystyrol. Auf diesem Gerüst ist dann in mehreren Lagen Papier mittels Latex-Bindemittel aufgeklebt worden. Grasmatten, Streumehl, Schaumstoffflocken und eine Vielzahl anderer Materialien bilden die Oberfläche.

Um die Originalität zu wahren, mußten alle Bäume selbst angefertigt werden. Zum Teil bestehen die Bäume aus farblich behandelter Goldrute. Es wurde aber auch eine Vielzahl anderer Unkrautsorten verwendet.

Die schwierigste Aufgabe war der Bau der Gebäudemodelle. Alle Gebäude entstanden maßstabgetreu. Als Grundlage dienten eigene Vermessungen, Fotos und zum Teil Zeichnungen. Die Gebäude bestehen aus Pappe, auf die Ziegelsteinpapier aufgebracht wurde. Holzleisten versteifen einzelne Bauwerke. Besonderes Augenmerk wurde auf eine feine Detaillierung im Bahnsteigbereich gelegt. Hierzu blieben unzählige Besichtigungen nicht aus.

Schaltung

Die Anlage wird elektronisch gesteuert. Eine Person reicht zur Bedienung aus. Das Grundprinzip bildet eine Zeitsteuerung. Für den Zugbetrieb ist lediglich eine Taste zu bedienen, mit der die Fahrstraße gesteuert wird.

Durch den Tastendruck zieht das entsprechende Fahrstraßenrelais an. Die Fahrstraßenrelais schalten über eine Diodenmatrix die jeweils erforderlichen Weichenrelais. Letztere steuern die Weichenantriebe, die als Flachrelais im Unterflurbetrieb ausgebildet sind. Ob die Aus- oder Einfahrsignale gestellt werden sollen, wird durch eine logische Schaltung selbst erkannt und ausgeführt.

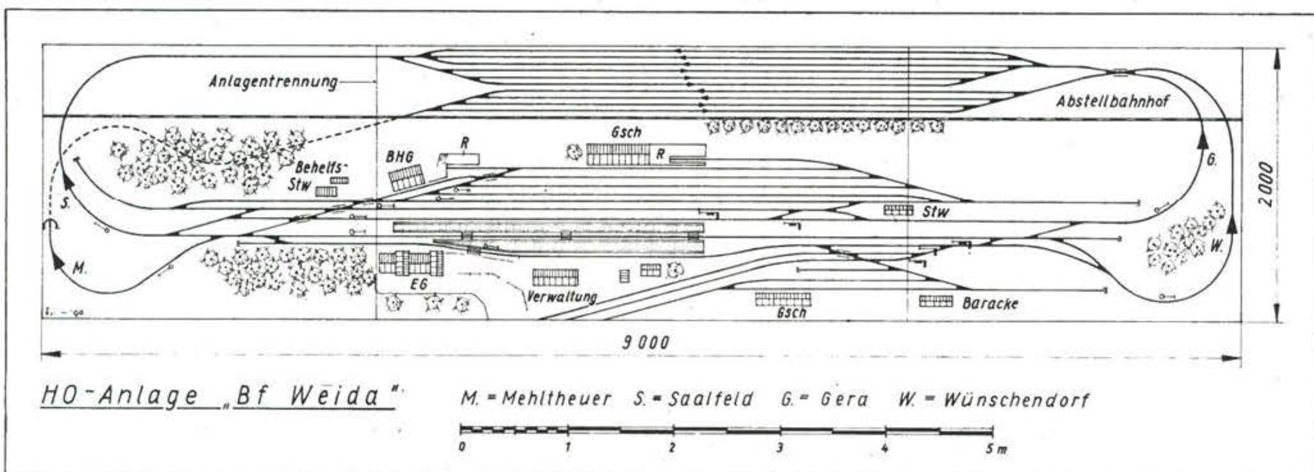
Bei den Lichtsignalen handelt es sich um mit Leuchtdioden ausgestattete Eigenbauten. Die mechanischen Signale werden mit einem Flachrelais angetrieben. Der gut geglättete Fahrstrom hat eine Spannung von 12 Volt. Das Rückwärtsfahren ist im Fahrstraßenbereich nicht möglich. Um die anderen Fahrtrichtungen der Lokomotiven zu garantieren, gab es nur eine Möglichkeit: Die Motoren wurden umgepolt.

Zur Steuerung gehören 105 NSF-Relais, 46 Flachrelais, etwa 150 Transistoren und 35 elektronische Zeitschalter. Auf TTL-Technik wurde verzichtet, da die hohen Induktivitäten der Weichenantriebe und Modellmotoren eine nicht zu unterschätzende Störquelle darstellen und, wie Versuche zeigten, zu undefinierbaren Schaltzuständen führten. Die Steuerung hat sich im Ausstellungsbetrieb bestens bewährt und arbeitete bisher ohne Ausfälle.

Fahrzeuge

Auf der Gemeinschaftsanlage sind nur solche Fahrzeuge präsent, die zum Verkehrsgeschehen des Bahnhofs Weida gehören bzw. gehörten. Als Epoche wurde die Zeit der Traktionsumstellung gewählt. An Lokomotiven verkehren die Baureihen 01, 41, 110, 118, 120 und 132. Vierachsige Rekowagen, Gbs-Wagen und verschiedene andere bilden den Reisezugwagenpark. Aber auch ein DMV-Sonderzug kann eingesetzt werden.

In der nächsten Zeit soll an der vollautomatischen Steuerung für die Gemeinschaftsanlage gearbeitet werden.



anlage

1


1 Hochbetrieb im Bahnhof Weida; der E 802 wartet auf die Ausfahrt

2 Ein Güterzug mit der BR 41 aus Richtung Saalfeld (Saale) vor dem Einfahrsignal U des Bahnhofs Weida

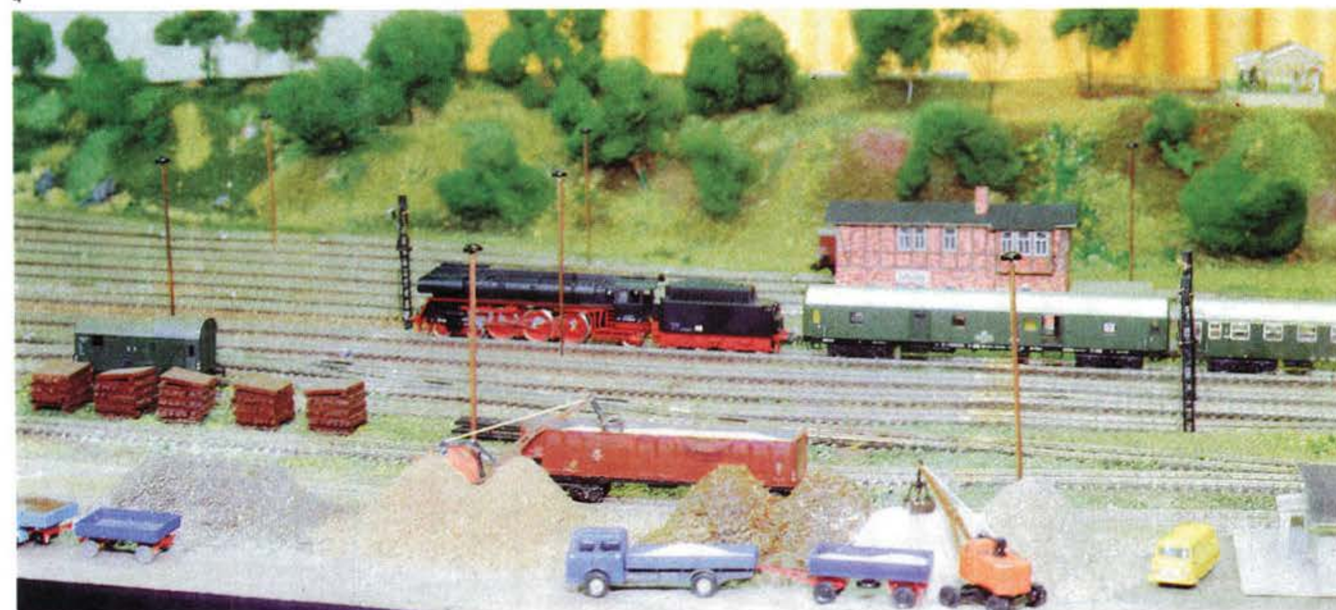
3 Das Bahnhofsgebäude von Weida. Es wurde exakt dem Vorbild nachgestaltet.

4 Vorbei am Befehlsstellwerk Weida rollt der E 802 – wie jahrelang auch beim Vorbild mit der BR 01[5].

Fotos: L. Wappler, Weida

2

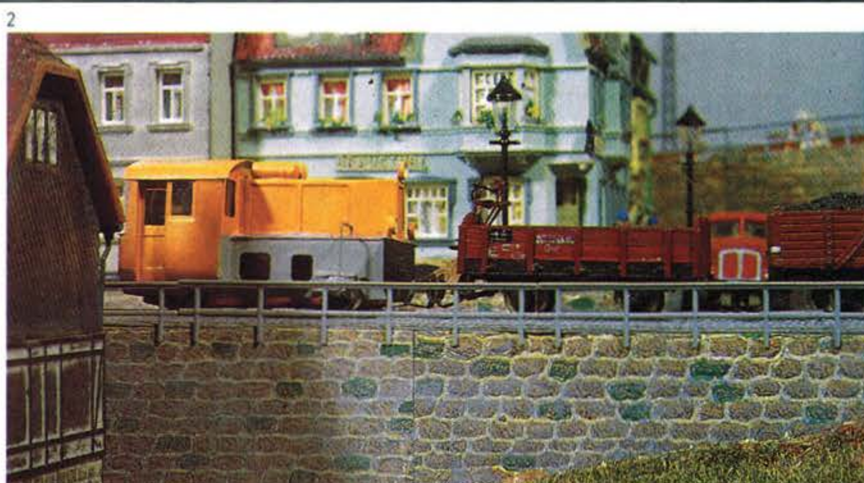

3


4


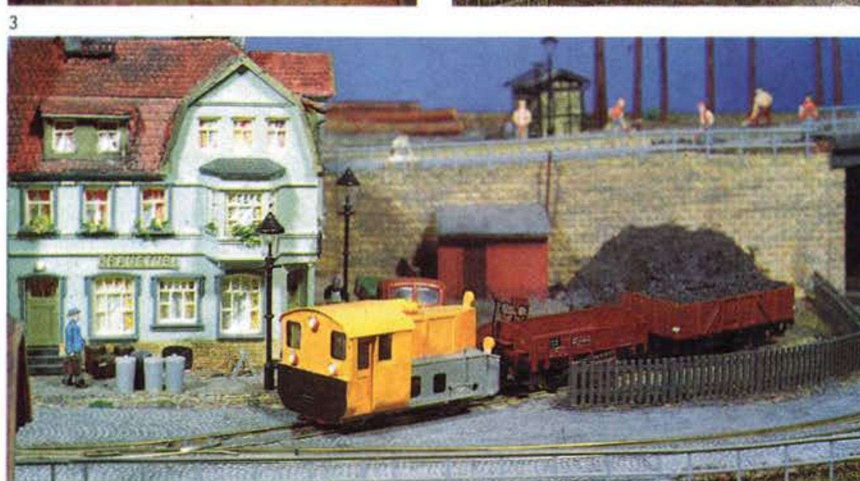
1



2



3



1 Reste eines Hauses, wie sie nicht nur in Sanierungsgebieten beobachtet werden können ...

2 Ein Blick auf den oberen Teil der Anlage mit Kö und Umbau-Güterwagen aus H0-Wagen.

3 Bereitstellen eines Güterwagens mit Kohle im Anschluß Kohlenhandlung.

4 99 5001 mit Kesselwagen auf Rollböcken für das Gaswerk in der Hauptstraße.

Fotos: W. Bahnert, Leipzig;
Zeichnung: Verfasser

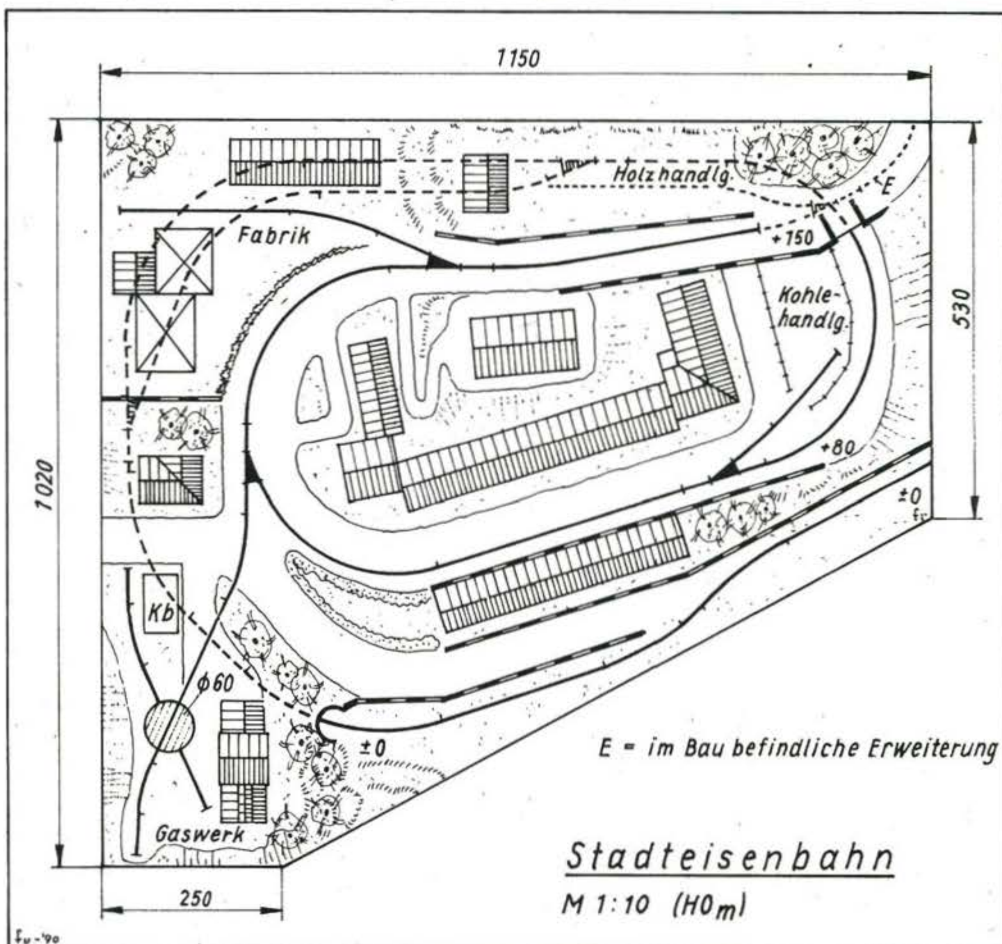
4

Michael Hanf (DMV),
Holzhausen (b. Leipzig)

$H0_m$-Heimanlage „Stadteisenbahn"

Michael Hanf ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft 6/7 „Friedrich List" des DMV Leipzig und von Beruf Werkzeugmacher. Zur Leipziger Modellbahn-Ausstellung 1988 im Messehaus am Markt stellte er den „Anbau" an seine H0-Heimanlage der Öffentlichkeit vor, der auch separat als Anlage betrieben werden kann.
Die Redaktion

Das Motiv der Anlage ist in der Grundidee der Forster Stadteisenbahn angelehnt. Gleispläne und Fotos im Buch „Schmalspurbahnen zwischen Spree und Neiße" der Reihe „transpress-Verkehrsgeschichte" von E. Preuß dienten als Grundlage für den Gleisplan.
Gleisradien bis zu 15 m bei einer Spurweite von 1 000 mm in den Straßen einer Kleinstadt konnten auf der 1 150 mm × 1 020 mm großen Heimanlage in der Nenngröße $H0_m$ vorbildgetreu verlegt werden. Der Rahmen besteht aus Holzleisten 20 mm × 50 mm, auf den der Unterbau für die Gleisanlage auch für die Gebäude aus 4 bzw. 5 mm starken Holzfaserplatten geschraubt und geklebt ist. Zur Stabilisierung des Unterbaus für die Gleisanlage sind 20 mm × 20 mm starke Holzleisten befestigt worden.
Die Gleise entstanden in eigener Werkstatt: Neusilberprofil ist auf kupferkaschiertes Material gelötet. Auf der Anlage sind derzeit fünf Weichen verlegt, die in gleicher Weise hergestellt worden sind. Als Antriebe finden Postrelais Verwendung. Das Gaswerk wird über eine Drehscheibe (60 mm Durchmesser) bedient, über die auch die Dampflok zur Bekohlungsanlage gelangt. Im verdeckten Teil der Anlage ist ein zweigleisiger Abstellbahnhof angeordnet.
Die Häuser wurden aus Mamos-Bausätzen in verschiedenen Varianten aufgebaut und zu Straßenzügen gestaltet. Als Triebfahrzeuge stehen zur Verfügung: die 99 5001 (ex Spremberger Stadtbahn Nr. 11), gebaut nach der Anleitung im „me" 11/83 sowie die 199 003-5 der Industriebahn Halle (ex Kö 4028) in Messingbauweise nach der Anleitung im „me" 2/83. Als Fahrwerke wurden solche der BR 81/92 von BTTB entsprechend umgearbeitet. Regelspurwagen werden in den Werksanschlüssen auf Rollböcken (BEMO) bereitgestellt.
Einige Güterwagen für die 1 000-mm-Spur wurden in Gießharztechnik selbst hergestellt.
Die Straßenfahrzeuge sind ESPEWE-Modelle und entsprechende Umbauten aus solchen.
Die Steuerung der Anlage ist sehr einfach gehalten, da vom Motiv und Vorbild her ein reiner Rangierbetrieb dargestellt wird. Die Weichen werden einzeln über Kippschalter gestellt. Im verdeckten Abstellbahnhof können die beiden Gleise stromlos geschaltet und zum Aufstellen von Rangierabteilungen genutzt werden.
Vorhanden ist ein Trafo FZ 1 vom VEB PIKO. Die Bauzeit für die Anlage betrug 15 Monate.



„N"-de oder Anfang?

N – dieser Buchstabe genügt, um derzeit in DDR-Modellbahnerkreisen die Gemüter zu erhitzen. Der VEB PIKO hat den Buchstaben aus seinem Modellbahn-Alphabet gestrichen, und viele Anhänger dieser Nenngröße in unserem Land wissen noch nicht, in welcher Handschrift sie ihn nun schreiben sollen.
Paradox ist, daß der VEB PIKO, der zur Leipziger Herbstmesse 1964 das Bedürfnis N bei unseren Modelleisenbahnern erst geweckt hat, nun, da ein respektabler Markt vorhanden ist, auf dieses Geschäft verzichtet.
Natürlich zählen für jeden Produzenten die „Außenmärkte", und da konnte PIKO mit seiner N-Bahn bisher keinen Blumentopf gewinnen; doch nun wird sich der Markt der DDR recht bald für andere Firmen öffnen – Arnold, Fleischmann, Minitrix, Roco und andere werden präsent sein und ihr „N-Wort" sprechen. Sicherlich im Sinne des Kunden, uns aber lieb gewordene Triebfahrzeuge, wie die 118, der LVT oder auch eine DR-65^{10} werden diese Firmen wohl kaum produzieren. Da bleibt nur zu hoffen, daß sich kleinere Unternehmen finden, um dieses Sortiment zu produzieren.
Der VEB PIKO sollte diese so gut er kann unterstützen. „me" hat durch den Aufruf im Heft 1/90 versucht, einige Weichen in diese Richtung zu stellen.
Inzwischen ist das Kombinat Spielwaren Sonneberg faktisch aufgelöst worden, so daß die einzelnen Modellbahnhersteller eigenverantwortlich tätig werden können. PIKO ist also gefordert!

Lutz Neve

Dipl.-Ing. Jan Kotzanek (DMV), Dessau

Ein Feldbahnzug für 900-mm-Spur

Das Vorbild

Bis weit in die 60er Jahre hinein wurde bei allen größeren Bauvorhaben der Erdmassen- und Baustofftransport per Feldbahn bewältigt. Aufgrund verschiedenster Anforderungen an das Transportmittel entstand im Laufe der Jahre eine breite Palette derartiger Fahrzeuge.

Je nach Einsatzzweck und Leistungsumfang waren und sind Spurweiten zwischen 500 mm und 1 000 mm üblich. Oft trat dabei die 900-mm-Spur auf. Ähnlich verhielt es sich bei den Fahrzeugen, deren Aussehen und Antriebsart oftmals durch die Spurweite bestimmt wurden. Im allgemeinen dominierten aber kleine B-gekuppelte Naßdampfloks einfachster Ausführung mit Leistungen von 50 bis 200 PS.

Als Transportmittel bewährten sich fast überall Muldenkipper oder Kastenwagen, konnten sie doch mit Schwerkraft entladen werden. Muldenkipper bestanden gänzlich aus Metall, waren nach beiden Seiten kippbar und hatten ein Fassungsvermögen von $0{,}75\,m^3$ bis $1{,}75\,m^3$.

Die Kastenwagen waren wesentlich größer und bestanden zumeist aus Holz. Erst in der letzten Zeit ging man zur Ganzmetallbauweise über. Für die Schwerkraftentladung aus den Kastenwagen war eine Seitenwand als Klappe ausgebildet. Durch eine Kinematik öffneten und schlossen sich die Klappen beim Kippen selbständig. Gekippt wurde dadurch nur nach einer Seite. Das Fassungsvermögen der Kastenkipper betrug etwa 4 bis $5\,m^3$. Alle Fahrzeuge hatten einen sehr kurzen Achsstand, waren äußerst robust gebaut und zeigten auch bei schlechter Gleislage gute Laufeigenschaften. Heute gehört der Einsatz derartiger Fahrzeuge für Bauzwecke der Vergangenheit an. Die Transportleistungen hat zum größten Teil der Lkw übernommen. Lediglich einige Ziegeleien betreiben zum Zwecke des innerbetrieblichen Transports noch Werkbahnen, auf denen die beschriebenen Fahrzeuge zu sehen sind. Die Wagen wurden jedoch inzwischen modernisiert (siehe „me" 8/85 S. 32, 5/87 2. US Abb. 5 und 5/89 S. 6ff).

Das Modell

Für das Modell stand kein konkretes Vorbild Pate. Es wurde vielmehr versucht, Feldbahntypisches darzustellen, gepaart mit fahrdynamischen Eigenschaften, die einen sicheren und vorbildnahen Betrieb zulassen. Das Modell lehnt sich im wesentlichen an Fahrzeuge an, die 1934 beim Abriß des Oberauer Tunnels verwendet wurden.

Stückliste Lokomotive

Nr.	Anz.	Bezeichnung	Maße (mm)	Werkstoff
1	1	Rahmenabschlußpl. vorn	21 × 10 × 0,5	Ms
2	1	Rahmenabschlußpl. hinten	24 × 7 × 0,5	Ms
3	2	Schienenräumer	1,5 × 1 × 0,2 × 17	Ms
4	1	Dampfdom	Durchm. 8 × 5	Ms
5	1	Esse	Durchm. 5 × 10	Ms
6	2	Kupplungsträger	4 × 4 × 1	Cevausit
7	2	Pufferstück	6 × 2 × 0,4	Ms
	1	Lok BR 92	TT	handelsü.
	1	Gehäuse BR 92	TT	handelsü.

1



1 Der Feldbahnzug im Einsatz

2 Vordere Ansicht der Heizerseite
Gut erkennbar ist die Lage des Kohlekastenaufsatzes und die Anordnung der Speiserohre.

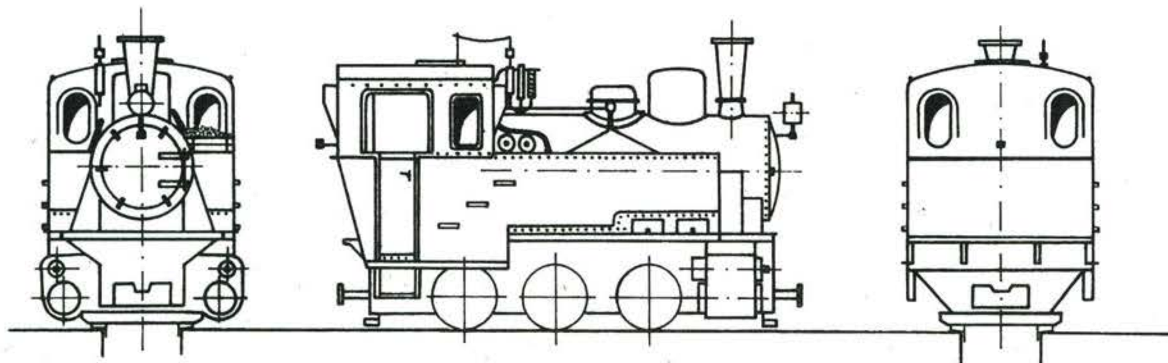
3 Rückansicht der Heizerseite
Bei Rückwärtsfahrt kann die Laterne in die Halterung an der Rückwand eingesteckt werden.

4 Lokführerseite mit der Anordnung der Pfeife und Betätigungsmechanismus Sandkasten

Die Lokomotive

Der Aufbau der Lokomotive basiert auf dem TT-Modell der BR 92. Wegen besserer Reibungsverhältnisse und Stromabnahmefähigkeit wird jedoch, abweichend vom Vorbild, ein C-Kuppler bevorzugt. Hierfür kann das Fahrwerk der BR 92 verwendet werden. Durch eine geschickte Kombination zweier Gehäuse dieser BR ist es möglich, die typischen Merkmale einer Feldbahnlokomotive herauszuarbeiten. Die nachfolgende Anleitung soll jedoch nur einige

5



6

1 21 10 12 6 0.5 dick
2 24 7 12 0.5 dick 2
3 17 Ecken hochgebogen 1.5
4 Ø8 Kante abrunden 5 R15 R7
5 5 4 3 0.5 7 0.5 2 R7
6 R10 Ø1 4 1 4 1 dick
Pufferstück siehe Abb. 8 Teil 7

Anregungen zum Umbau der BR 92 vermitteln, da darüber schon mehrfach im „me" berichtet wurde (1), (2), (3).



Das Fahrwerk

Zunächst wird die Lok in ihre Einzelteile zerlegt. Danach ist der Rahmen gemäß Abb. 7 zu trennen und zu kürzen, wobei die schraffierten Teile nicht mehr benötigt werden. Anschließend sind die verbliebenen Teile zusammenzukleben. Als nächstes kürzt man die Schneckenwelle entsprechend der Rahmenlänge und paßt sie ein. Hierbei ist auf ein möglichst geringes Spiel zu achten, da davon unmittelbar die Laufeigenschaften des künftigen Modells abhängen.

2

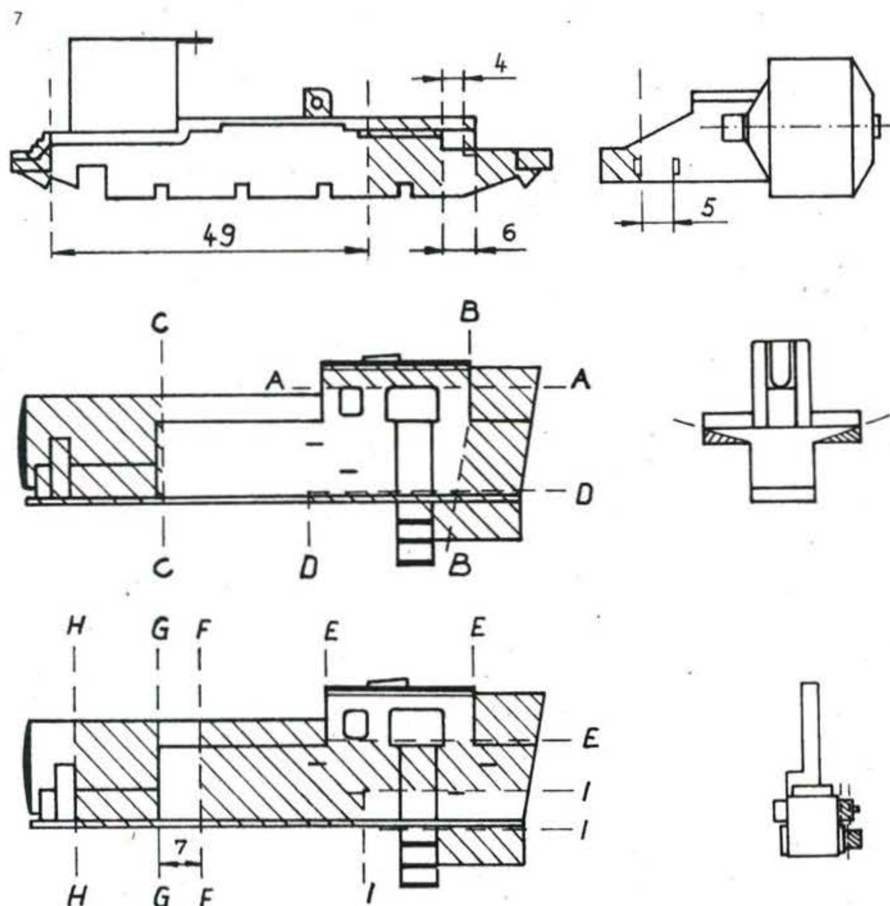
3



4



7



Wie aus Abb. 7 ersichtlich, muß nun der Motor gekürzt werden. Da die alte Ritzelwelle nicht mehr verwendet werden kann, ist eine neue anzufertigen. Deren Maß kann nach probeweiser Montage des Motors abgegriffen werden. Ist alles fertig, wird der Motor mit etwas Cenusil auf den Rahmen geklebt. Nach dem Aushärten kann das Getriebe probelaufen.

Anschließend entstehen nach Abb. 6 die Teile 1, 2, 3 und 6. Dann wird das Pufferstück mit Teil 6 zu einer Kupplung verlötet und diese dann an Teil 1 bzw. 2 angebracht. Jetzt können die vollständigen Rahmenabschlußplatten an den Rahmen geklebt werden.

Nun sind die Radsätze einzubauen, und die gekürzte Bodenplatte ist zu montieren. Die Schienenräumer klebt man 1 mm über SO an die Rahmenabschlußplatten. Dazu ist das Fahrwerk auf ein Stück Gleis zu stellen und eine passende Beilage unter die Schienenräumer zu legen. Sie kann erst entfernt werden, wenn die Verbindung fest ist.

Die Kuppelstangen sind um jeweils ein Lager zu kürzen, und die Kolbenstangen dürfen bei Kurbelstellung im vorderen Totpunkt nicht aus den Zylindern herausragen.

Ist das geschehen, werden die Radsätze wieder ausgebaut und Rahmen bzw. Bodenplatte rot lackiert. Während die Farbe trocknet, kann man den Zylinderblock gemäß Abb. 7 bearbeiten und an-

schließend schwarz lackieren. Nach dem Trocknen können die gekürzten Schleifer und das Fahrwerk montiert werden. Abschließend sind die Drosseln anzulöten und das Fahrwerk auf seine Funktionstüchtigkeit zu prüfen.

Das Gehäuse

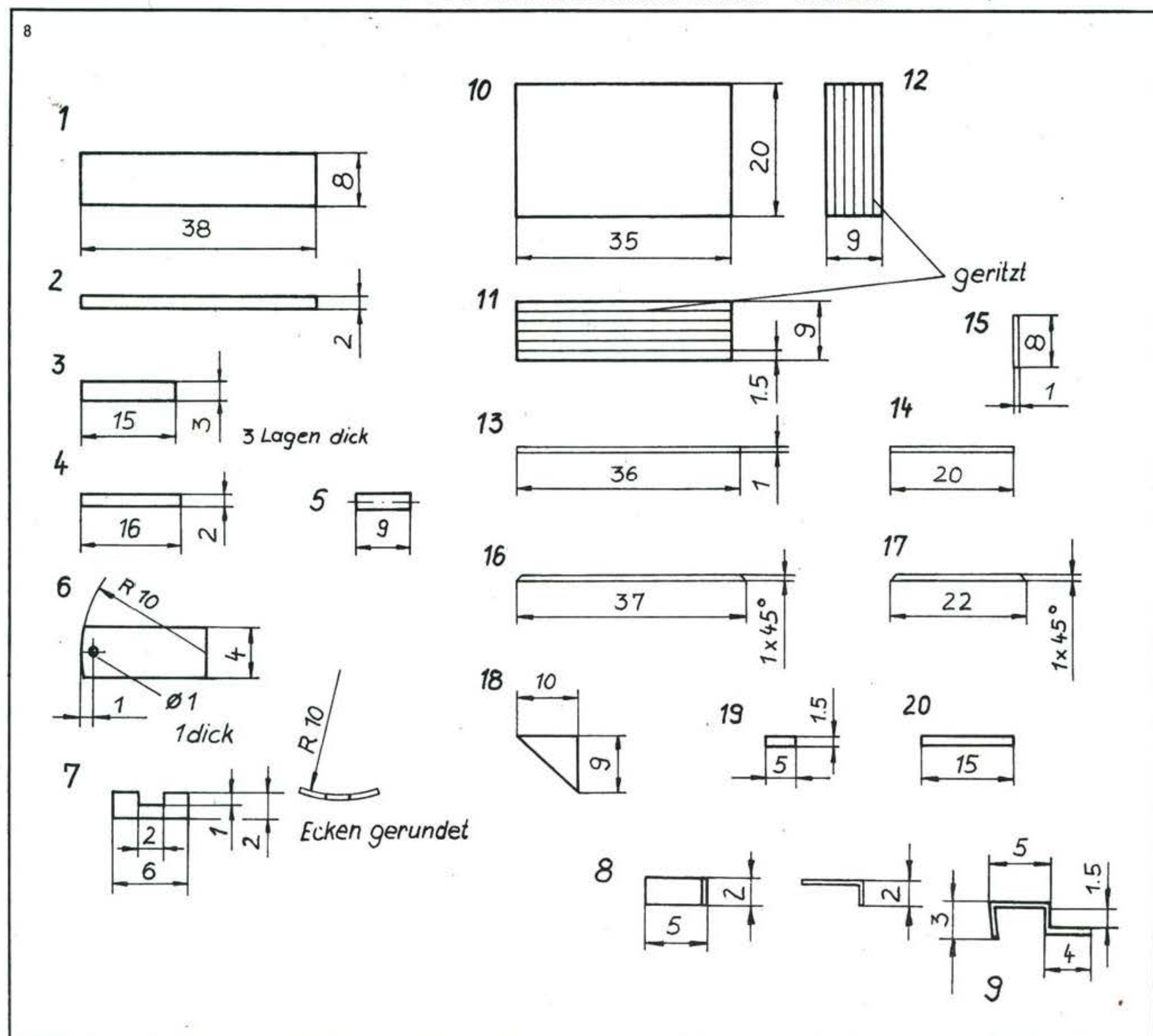
Zuerst befreit man beide Gehäuse von sämtlichen Ballaststücken und Anbauteilen. Danach werden die Gehäuse nach Abb. 7 getrennt, wobei die schraffierten Teile nicht mehr benötigt werden. Ferner ist bei beiden Gehäuseresten die Wasserkastenrückwand zu entfernen.

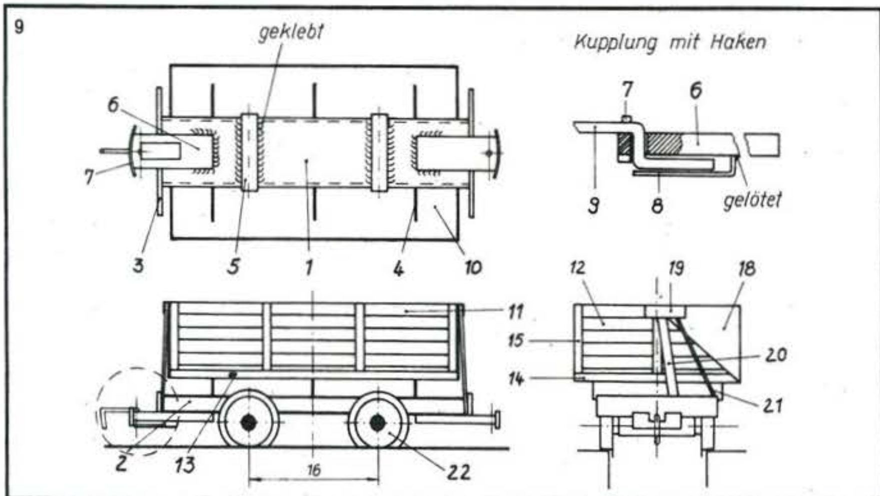
Alle Teile sind planzufeilen und zusammenzukleben. Über den Endzustand kann man sich dabei an der Abb. 5 orientieren. Nachdem der Klebstoff ausgehärtet ist, wird die Führerhausrückwand hergestellt. Der obere Teil über dem Trittbrett entsteht aus der einen Wasserkastenrückwand, das Trittbrett selbst aus der anderen. Ist an den Kanten des Gehäuses und der Rückwandteile eine 45°-Phase angebracht worden, klebt man die Teile zusammen. Anschließend sind sämtliche Kesselaufbauten abzusägen und zu verschleifen sowie dabei alle anderen Klebefugen mit zu bearbeiten. Schließlich werden das Dach abgerundet und an der Rauchkammertür das Handrad und das Lokschild entfernt.

Um das Gehäuse zu befestigen, bringt man 22 mm von der Rauchkammerkante entfernt eine 2-mm-Bohrung ein. Darüber wird dann der aus dem zweiten Gehäuserest herausgetrennte Speisedom (mit Bohrung) befestigt. Er dient jetzt jedoch als Sandkasten und ist mit je zwei Fallrohren zu ergänzen. Als nächstes sind die Teile 4 und 5 anzufertigen. Sie sind gemäß Abb. 5 am Gehäuse zu befestigen. Weiterhin erhält die Lokomotive ein Ramsbottom-Sicherheitsventil und eine Pfeife. Beide entstanden aus verschiedenem Draht und dessen Isolierung. Die Rauchkammertür und die Führerhausrückwand erhalten je einen Lampenhalter, in den wahlweise, je nach Fahrtrichtung, eine Lampe eingesteckt werden kann. Vervollständigt wird das Gehäuse durch je einen Blendschutz an den Stirnfenstern, einen Kohlekastenaufsatz auf dem linken Wasserkasten und diverse Rohrleitungen. Ferner überbrückt ein Pappstreifen den Zwischenraum zwischen Schieberkasten und Umlauf. Nun fehlen nur noch die Trittleitern, die man beispielsweise von einem 75er-Gehäuse gewinnen kann.

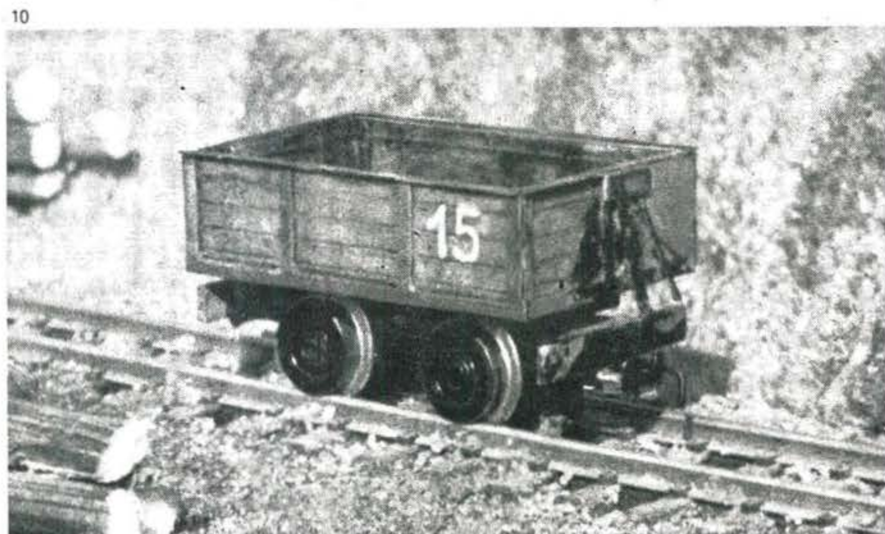
Abschließend werden das Gehäuse schwarz bzw. die Unterkante der Wasserkästen und die Trittleitern rot lackiert. Nach dem Trocknen ist das Gehäuse ausreichend mit Ballast zu versehen.

Die Lokomotive erhält noch ein Fabrikschild und eine fiktive Loknummer. Um ein vorbildgetreues Aussehen zu erzielen, empfiehlt es sich, die Lokomotive zu altern.





10



10 Ansicht des Kastenkippwagens.
Die dem Vorbild nachempfundenen Kupplungen ermöglichen auch einen problemlosen Schiebebetrieb.
Fotos und Zeichnungen: Verfasser

Stückliste Wagen

Nr.	Anz.	Bezeichnung	Maße (mm)	Werkstoff
1	2	Deck/Bodenpl.	38 × 8 × 0,3	Karton
2	2	Langträger	38 × 2 × 0,3	Karton
3	2	Pufferbohle	15 × 3 × 0,9	Karton
4	3	Distanzstück	16 × 2 × 0,3	Karton
5	2	Radsatzführ.	2,4 × 0,2 × 9	Ms-Rohr
6	2	Kupplungstr.	10 × 4 × 1	Cevausit
7	2	Pufferstück	6 × 2 × 0,4	Ms
8	1	Arretierung	7 × 2 × 0,2	Ms
9	1	Kupplungsh.	13 × 0,75	Cu-Draht
10	1	Kastenboden	35 × 20 × 0,3	Karton
11	2	Seitenwand	35 × 9 × 0,3	Karton
12	2	Stirnwand	20 × 9 × 0,3	Karton
13	2	Leisten	36 × 1 × 0,3	Karton
14	2	Leisten	20 × 1 × 0,3	Karton
15	14	Leisten	8 × 1 × 0,3	Karton
16	2	Seitenwand-abschlußw.	1 × 1 × 0,2 × 37	Ms
17	2	Stirnwand-abschlußw.	1 × 1 × 0,2 × 22	Ms
18	2	Klappenwange	10 × 9 × 0,3	Karton
19	2	Abdeckung	5 × 1,5 × 0,3	Karton
20	2	Kinematik	15 × 1,5 × 0,3	Karton
21	2	Kinematik	15 × 0,75	Cu-Draht
22	2	TT-Radsatz BR 110/118		handelsübl.

Die Wagen

Die Wagen müssen im klassischen Selbstbauverfahren hergestellt werden. Lediglich die Radsätze sind handelsüblich. In allen wesentlichen Details entsprechen die Wagen dem Vorbild, sind jedoch nicht kippbar.
Um eine möglichst geringe Masse zu erreichen, wird als Baumaterial Pappe verwendet. Dazu eignen sich Lochkarten oder Schnellhefter mit einer glatten, ein wenig glänzenden Oberfläche. Es sei noch bemerkt, daß beim Kleben von dünner Pappe nur die Schnittfläche sparsam mit Klebstoff zu bestreichen ist, ansonsten wellen und verziehen sich die Teile.

Das Fahrgestell

Abb. 8 vermittelt einen Überblick über die Maße der benötigten Teile. Das Fahrgestell besteht aus den Teilen 1 und 2, die zu einem Kastenprofil zusammenzukleben sind. Dabei ist darauf zu achten, daß die Längsseiten der Deck- und Bodenplatte 0,5 mm überstehen. Nun folgt das Anbringen der Pufferbohlen, deren Unterkante bündig mit der Bodenplatte sein muß.
Während diese Teile austrocknen, kann schon der Kupplungsbau in Angriff genommen werden (Teile 6 bis 9). Kommt Cu-beschichtetes Material zum Einsatz, können alle Verbindungen gelötet werden. Je eine Kupplung erhält einen Haken, der gemäß Abb. 9 (Einzelheit) zu montieren ist und dann durch Teil 8 gegen Herausfallen gesichert wird. Kupplungen und Radsatzführung vervollständigen das Fahrgestell. Hierbei sollte jeweils das gleiche Ende eine Kupplung mit Haken erhalten.
Nun sind die Radsätze an der Reihe. Zunächst ist eine Radscheibe von der Achse zu ziehen und das Ritzel zu entfernen. Dann wird der Sitz des Ritzels geglättet, anschließend der Radsatz probeweise montiert. Er sollte sich leicht und mit geringem Spiel drehen.

Der Kasten

Der Kasten setzt sich im wesentlichen aus den Teilen 10, 11 und 12 zusammen. Die Bretterimitation entsteht durch das Ritzen mit einem scharfen Messer. Wenn der Kasten zusammengeklebt ist, können die Verstärkungsleisten (Teile 13 bis 15) angebracht werden. Da eine Seitenwand als Klappe fungiert, befestigt man dort die Klappenwangen (Teil 18). Die Bordwände erhalten zur Aussteifung an ihrer oberen Kante einen Abschluß aus Winkelprofil. Dazu dienen die Teile 16 und 17.
Ist das geschehen, können Fahrgestell und Kasten unter Verwendung der Teile 4 und 19–21 zusammengeklebt werden. Hierzu sind auf Abb. 9 die entsprechenden Maße und die Anbaulage der Kinematikteile (19–21) ersichtlich. Weiterhin ist darauf zu achten, daß der Kasten richtig herum aufgesetzt wird. Beim gekuppelten Zug müssen alle Klappen nach einer Seite zeigen.
Anschließend wird das Modell mit farblosem Nitrolack gestrichen. Das erhöht die Festigkeit und versiegelt die Oberfläche. Ist der Lack trocken, folgt die endgültige Farbgebung mit lichtgrauer Vorstreichfarbe. Radsätze und Kupplung werden schwarz lackiert.
Wie die Lok, so erhalten auch die Wagen eine fiktive Nummer und sind kräftig zu altern. Abschließend werden die Radsätze montiert. Jetzt ist der Zug zu einer Probefahrt bereit.
Abschließend noch ein Hinweis: Alle in den Zeichnungen angegebenen Maße sind nur Richtwerte. Die endgültigen Maße ergeben sich immer unter Beachtung der beim Bau entstandenen Toleranzen.

Quellenangaben

(1) Feuereissen, G.: Bauanleitung für Lok 99 2700/241; Modelleisenbahner, Berlin, 29(1980)1, S. 8ff.
(2) Feuereissen, G.: Bauanleitung für Lok 99 5001; Modelleisenbahner, Berlin, 32(1983)11, S. 20ff.
(3) Pietrzok, H.: $H0_m$-Modell 99 211; Modelleisenbahner, Berlin, 36(1987)1, S. 22ff.; 36(1987)2, S. 30ff.

dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände bis zum 15. zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat senden, Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Sonderfahrten

Bezirksvorstand Cottbus
DMV-Sonderzugfahrt am 19. Mai 1990 mit zwei Dampflokomotiven der BR 86. Fahrtstrecke: Bautzen–Wilthen–Ebersbach–Oberoderwitz–Löbau–Cunewalde–Bautzen. Bautzen ab/an: etwa 7.40/16.30 Uhr. Teilnehmerpreise: Erwachsene: 24,– M, Kinder bis 10 J. 15,– M, DMV-Mitglieder 20,– M. Vorgesehen sind zahlreiche Fotohalte und Scheinanfahrten. Im Teilnehmerpreis enthalten sind ein Fahrtprogramm und der Besuch der Modellbahn-Ausstellung in Oberoderwitz.
Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung bis 20. April 1990 an: Siegfried Neumann, Heinrich-Heine-Platz 3, Zittau, 8800.
Ausländische Interessenten wenden sich direkt an den DMV, Bezirksvorstand Cottbus, Bahnhofstr. 43, DDR - 7500 Cottbus. Die genaue Abfahrtzeit wird mit der Teilnehmerkarte übermittelt.

100 Jahre Schmalspurbahn Zittau–Kurort Oybin/Jonsdorf
Anläßlich des 100jährigen Jubiläums der Schmalspurbahn Zittau-Kurort Oybin/Jonsdorf finden am 26. und 27. Mai 1990 zahlreiche Veranstaltungen statt.
1. Sonderzüge am 26. und 27. Mai 1990 Traditionszüge mit dem Traditionszug Radebeul Ost und Lok IV K.
Zug 1: Zittau–Kurort Jonsdorf u. zur. Zittau ab/an: etwa 8.25/11.00 Uhr.
Zug 2: Zittau–Kurort Oybin u. zurück Zittau ab/an: etwa 12.40/15.45 Uhr. Festzüge mit altem Wagenpark u. Lok VII K.
Zug 3: Zittau–Kurort Oybin u. zurück Zittau ab/an: etwa 9.00/11.50 Uhr.
Zug 4: Zittau–Kurort Jonsdorf u. zur. Zittau ab/an: etwa 14.05/16.40 Uhr.
Teilnehmerpreise für Züge 1 und 2: Erwachsene 12,– M, Kinder bis 10 Jahre 6,– M.
Teilnehmerpreise für Züge 3 und 4: Erwachsene 6,– M, Kinder bis 10 Jahre 3,– M.
Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrags per Postanweisung bis 30. April 1990 an: Deutsche Reichsbahn, Bahnhof Zittau, Str. der Einheit 39, Zittau, 8800. Auf der Postanweisung bitte vermerken:
gewünschter Tag, Zugnummer, Anzahl der Personen, getrennt nach Erwachsene und Kinder; evtl. Ausweichtag und -zug.

Bezirksvorstand Schwerin
Im Auftrag des Bezirksvorstanes Schwerin führt die AG 8/27 „Mecklenburgische Eisenbahnfreunde" Schwerin am 9. Juni 1990 eine Sonderfahrt von Schwerin über Parchim–Ludwigslust nach Dömitz und zurück über Ludwigslust nach Schwerin durch. In Ludwigslust Anschluß nach Parchim.
Abfahrt/Ankunft Schwerin: 8.30/17.46 Uhr. Unterwegs Fotohalte, Scheinanfahrten und Rahmenprogramm in Dömitz. Souvenirverkauf und Versorgung im Zug. Bespannt wird der Zug voraussichtlich mit BR 41 und 50. Teilnehmerpreis:
Schwerin–Dömitz–Schwerin 37,– M, Kinder bis 10 Jahre 17,50 M, DMV-Mitglieder 23,40 M;
Parchim-Dömitz–Parchim 22,40 M, Kinder bis 10 Jahre 11,20 M, DMV-Mitglieder 16,50 M;
Ludwigslust–Dömitz–Ludwigslust 15,– M, Kinder bis 10 Jahre 7,50 M, DMV-Mitglieder 10,20 M.
Teilnahmemeldung durch Einzahlung des Teilnehmerpreises per Postanweisung bis 15. Mai 1990 an: „Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin", Wismarsche Str. 180, Schwerin, 2758. Fahrplan und Begleitheft (Fahrkarte) werden zugeschickt. Fahrplan für Autobegleiter gegen Freiumschlag und 0,50 M in Briefmarken erhältlich.

Bezirksvorstand Dresden-AG 3/58
Kombinierte Dampfsonderfahrt auf **Regel- und Schmalspur** am **10. Juni 1990** mit Traditionszügen und den Lokomotiven 03 001, 23 1113 und 99 713 auf der Strecke **Dresden**–Freiberg–Nossen–**Radebeul Ost**–Radeburg–**Radebeul Ost** (Fahrt A) und **umgekehrt** (Fahrt B). Abfahrt jeweils etwa 8.40 Uhr, Ende etwa 18.00 Uhr. Fahrpreis: voraussichtlich 39,– M, DMV-Mitglieder 30,– M, Kinder 19,50 M. Fahrkartenbestellungen bitte diesmal nur **schriftlich** unter Beifügung eines Freiumschlags an: DMV AG 3/58, PSF 56, Radebeul 1, 8122.

Ausstellungen

Dresden, 8040
Die AG 3/82 „Windbergbahn" lädt alle Eisenbahn- und Heimatfreunde ab 22. April 1990 jeden Sonntag von 8.00 Uhr bis 16.00 Uhr in die neue Ausstellung „10 Jahre technisches Denkmal Windbergbahn" in die Traditionsverkehrsstelle Gittersee, Hermann-Michel-Str., ein.
Gezeigt werden der harte Kampf um den Erhalt der Verkehrsträger, Gebäude und sonstige Zeugnisse der ersten deutschen Naturgebirgsbahn und Dokumentationen.
Die Ausstellung bleibt bis einschließlich 21. Oktober 1990 geöffnet.
Wir halten ein interessantes Souveniarangebot bereit.

Verschiedenes

Neuheit vom Eisenbahn-Modellbau Zwickau
Mitte März 1990 haben wir damit begonnen, schrittweise ein Kleinteile-Sortiment herzustellen. Dabei handelt es sich zunächst um Zurüstbauteile, die sowohl Ersatzteile für neuere Modelle, als auch Bauteile zur Erhöhung der Detailtreue bei älteren Modellen darstellen, aber ebenso für Eigenbauten geeignet sind. Ausgeliefert werden zunächst folgende Serien (Sortiment-Nr. I bis IV).
I Puffer, gewölbt und flach 2,60 M.
II Bremsschläuche, Kuppelhakenimitationen 3,95 Mark,
III Hand- und Griffstangen 1,50 M.
IV Steckkupplungen lang/kurz 1,80 M.
Diese Teile werden ausschließlich an den Fachhandel ausgeliefert.
VEB Plasticart, Werk 5, Zwickau

Wer hat – wer braucht?

Biete: Nenngr. 0 – ZEUKE; T 55 rep.bed., je einen R- u. G-Wagen, Drei-Leiter-Schienen; div. H0-Ersatzteile. **Suche:** H0; Wannentender, Treibachse u. Zylinder BR 84. Tausch bevorzugt. Matthias Funk, Ossenreyer Str. 3, Stralsund, 2300.

Biete: „me" 1953–1989, Eisenbahnliteratur (Liste anfordern); Lokschilder u. a. BR 38.2, 38.10, 50, 56.1, 65.10, 91, 99 sowie EDV-Schilder BR 58, 99 (Liste anfordern). **Suche:** Fabrikschilder, Lokschilder BR 18.0, 38 282, 38 333, 52 1737, 56 113, 58. Kohlenstaub, 80, 89, 98^0, V 36. Frank Ebermann, Herzogswalder Str. 1, Dresden, 8038.

Biete: Lexikon „Kursächsische Postmeilensäulen". **Suche:** „Reisen mit der Dampfbahn". Uwe Meyer, Tschaikowskistr. 5, Freiberg, 9200.

Biete: Glasers Annalen 1900–1910 (kompl.); Reisen m. d. Dampfbahn, Dampflok-Archiv 1, 4 (1. Aufl.), Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße, Windbergbahn, Bayr. Bf. in Leipzig, Schallplatte 01–99, Eisenbahn- u. Modellbahn-Kalender, div. Kataloge, Eisenbahnliteratur, Gehäuse PIKO BR 23, V 200 DB Gütz. (Motor def.). **Suche:** Merkbuch für Triebfahrz. BR 01–99 (Dampf. d. DR), Steilrampen üb. d. Thüringer Wald. Wolfgang Rack, Thälmannpl. 1, Trusetal, 6089.

Biete: H0; Straßenbahnen ET 54/EB 54 m. Motor. **Suche:** and. Straßenbahnmodelle auch ohne Motor, lenkbarer Obus. Nur schriftl. Angebote. Manfred Pech, Pfeifferhannsstr. 14/302, Dresden, 8019.

Biete: TT; umfangr. Material u. a. Silverlines, My br., Transistus, Touristenexpr., 35, 118, 110 DB, 254, Kleins. Pr 05, 056, V 36 grau, SNCF; H0: 01^5; desw. transpress-Literatur; „me"; Modelleisenbahn-Kalender; Ansichtskarten, Dias, Marken, Stempel usw. m. Eisenbahnmotiven; Lok- u. Wagenschilder; (Liste m. Freiumschlag anf.). **Suche:** TT; E 70 braun, E 110 15 gr., 242 020 gr., V 200 CCCP, br. SJ, 23 1003, V 75 001, VT 2.09.070, 81 DB, 86 DB u. ČSD, ICE, Geschenkp. Schwed. Bahn; div. Wagen; Kleinserien; BDghwse; Drehscheibe; Kataloge vor 1968. Schreck, Meyerstr. 13, Weimar, 5300.

Biete: Reichspost-Ausflugsomnibus von 1929 Fa. Roskopf. **Suche:** W-50 Kofferfahrzeug in grau mit Postbeschriftung und and. Postfahrzeuge. Lothar Kindler, Winckelmannstr. 18, Dresden, 8010.

Biete: „Reisen m. d. Dampfbahn", Die Lokomotivfabrik Borsig, Dieselloks in Glasers Annalen 1895–1936, Lokomotiven der DR, Museumslokomotiven, Merkbuch für Triebfahrz., versch. Lok-Archive, „Reisezugwagen-Archiv 1", „Klein- u. Privatbahnarchiv 1", Eisenbahnen in Mecklenburg; Bw zur Dampflokzeit, MPSB, Brücken gestern und heute; Harzquer- u. Brockenbahn; diverse „me" 80–89; Lokschild BR 52 alt. **Suche:** Fotos, Dias, Negative, Bücher, Lokschilder, Fabrikschilder u. Statistiken v. d. BR 64. Thomas Koberstein, Hegelstr. 61, Schwerin, 2794.

Biete: TT; BR 211, LVT; Nenng. S: Lok BR 24, 4 Güterwg; Weichenlaterne DR. **Suche:** H0; BR 89, 75, 91, 84, 55, 64. Jörg Nietschmann, August-Bebel-Ring 12, PF 393, Brehna, 4402.

Biete: H0; Triebfahrz., Wagen u. div. Artikel. **Suche:** Triebfahrz., Nenngr. 0, MÄRKLIN, Triebfahrz. u. Wagen, Nenngr. H0, von PIKO-Expreß. Gerhard Nagler, Gaußstr. 28, Karl-Marx-Stadt, 9030.

Auflösung großer TT-Sammlung, Literatur u. Kataloge. Nur komplett. Bodo Lüdeking, Asternweg 16, Brandenburg, 1800.

Suche: Unterlagen über die Lok 53 1001; „me" Jhg. 1952–1977 kompl. T. Ehrhardt, PSF 31-130/H1, Hagenow, 2825.

Biete: H0; BR 24, 56, 89^2, SVT 137, Kö, in TT: VT 135; Reisen mit d. Schmalspurb. Loks von Borsig, Historische Bahnhofsbauten. **Suche:** H0; Wagen preuß. Länder- o. Einheitsbauart, Pw Posti 34; in $H0_m$: Rollwagen u. Wagen (auch Bausätze), transpress-Literatur üb. Schmalspurb. Uwe Kalina, Wilhelm-Pieck-Str. 9, Kamenz, 8290.

Biete: TT; rollendes Material von ZEUKE, HERR, BTTB, Umbauten, Zubehör, Straßenfahrzeuge, viele Ersatzteile; H0 89°; Werklok (Diesel) **Suche:** H0; Länderbahnmaterial, 89 sächs. DR/VT, 75 sächs. DR/XIVHT; 98^0 „Kreuzspinne"; Windberg-, Güterwagen, Pilzgleis, NS-Profil, Weichen, Kreuzungen, PIKO-i-Kupplung. Volker Bergmann, Liberecer Str. 24, Zittau, 8800.

Biete: H0; (außer BR 84), Original-Dampfpfeife, PILZ-Material (neu), Lokschild BR 52, div. Kfz-Modelle (1:87), versch. Kleinserien. **Suche:** $H0_e$-Material, Original-Dias (nur DR) vor 1980, besonders Altbau-Elloks und ET, Olaf Steuer, Feldberger Ring 48, Berlin, 1153.

Biete: Schild Bw Cottbus, versch. Literatur, H0: versch. Loks, Wagen, Kfz; $H0_e$: Rollböcke, Rollwagen. **Suche:** Schild Bw Neuruppin; Bw zur Dampflokzeit, „BR 01", „BR 44", DR-Kursbuch Sommer 1969; TT: E 70, V 200 139, V 200 braun, T 334, Triebwagen „Transistus" u. „Courier", Bi 30 blau/gelb u. braun, AB 4üpe, ZEUKE-Güterwagen. Nur Tausch! Jan Methling, Wismarsche Str. 15, Rostock, 2500.

Biete: Lokschild 52 2554, Eisenbahnatlas, Gr. Anlagenbuch; in H0: BR 03, 38, 41, 52 (Kon), 56, 56 (AEG), 56 113 (Dreizyl. Umbaumodell), 86, 95, 80 031, 98 307. **Suche:** H0; 01 188 (DB), BR 011, 012, 01^{10} (Stromlinienverkl.); Literatur: „BR 01". Georg Sommerwerk, Leipziger Str. 4, Zangenberg b. Zeitz, 4901.

Biete: Ulbricht-Reprint Geschichte der Kgl.Sächs.Staatseisenbahn, „Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße", „Diesellok-Archiv" (Ausg. 1981). **Suche:** Eisenbahnliteratur, Kursbücher In- u. Ausland, Edm. Fahrkarten, in H0: Langenschwalbacher, pr. T3, Lokgeh. PIKO BR 23. Nur Tausch od. Ankauf! Rainer Macht, August-Bebel-Str. 3a, Graal-Müritz, 2553.

Biete: H0; BR 91 HRUSKA, V 200, ESPEWE-Modelle, TT: E 70-Gehäuse, T 334 blau (nicht kompl.), KRÜGER Bme, N: Kühlwg. „Riegeler Bier", 2teil. Doppelst., versch. Literatur, ROCO $H0_e$-Diesel. **Suche:** Modellautos 1:87, 1:90, ROCO BR 80, Schmalspurmaterial, Doppelstockmittelteil N, Lineol-Figuren, MÄRKLIN-Material Nur Tausch. Liste gegen Rückporto. Jörg Schulze, Silostr. 6, Brandenburg, 1800.

Leser schreiben ...

Beiwagen 197 821-2 – „me" 12/89, S. 28 –

Ich las Ihre Umbauvorschläge zu einem Beiwagen der BR 197 (ex VB 147). Da ich mich mit dem Thema Bei- und Steuerwagen beschäftige, möchte ich ergänzen: Der Beiwagen 197 821-2 wurde mit einer Scharfenbergkupplung ausgerüstet, um ihn mit dem Neubau-Triebwagen 173 002 kuppeln zu können. Bis zum 6. Oktober 1975 war der 173 002 im Einsatz; 1978 wurde er ausgemustert. Danach erhielt der Beiwagen wieder Schraubenkupplungen und gehörte zur Lokeinsatzstelle Luckau. Im Januar 1973 bekam der 197 821-2 eine Revision in der Schadgruppe VB2. Von dieser Bauart existieren aber noch heute weitere Fahrzeuge. So der 197 802-2 als Kantinenwagen; im Einsatz bei der Elektrifizierung in Eisenach. Als AG-Arbeitsräume genutzt werden die Wagen 197 805-5 in Salzwedel und 197 808-9 in Templin. Heute ebenfalls Kantine ist der 197 807-1 in Leipzig. Im Raw „Roman Chwalek" Berlin-Schöneweide befinden sich der 197 809-7 und der 197 831-1, wobei letzterer vermutlich schon verschrottet wurde, denn ich habe ihn letztmalig 1988 gesehen. Die Wagen 197 807-1, 197 808-9, 197 810-5 und 197 812-1 haben bzw. hatten Übergangstüren. Wie mir bekannt ist, war Jerichow das letzte Bw, das Wagen dieser Bauart einsetzte. Bis 1985 fuhr der 197 805-5 im Zugdienst; zuletzt bespannt mit einer 110er.

T. Hoyer, Mahlow

Ergänzungen

Der VB 147 081 (195 821-2) war 1966 als Beiwagen zwischen die beiden vierachsigen LVT des VEB Waggonbau Bautzen gekuppelt. Passend zu den Triebwagen hatte er Scharfenbergkupplungen und einen hellblauen Farbanstrich. Die Kupplungsumbauten wurden jedoch nicht im Raw „Roman Chwalek" Berlin-Schöneweide vorgenommen.
Die Beiwagen hatten nicht die Regelkupplung anderer DR-Fahrzeuge, sondern eine wesentlich leichtere Ausführung mit leichteren Zughaken ohne durchgehende Zugstange erhalten. Die Zugvorrichtung war also nicht für die Anhängelast eines Zuges ausgelegt. In der Tabelle sind die Wagen aufgeführt, die im Raw „Roman Chwalek" Berlin-Schöneweide instand gehalten wurden.

B. Solyga, Berlin

Wg.-Nr. alt	Wg.-Nr. neu	Sitzpl.	Bremse	Übergang	Untersuchung	
147 014	197 801-4	12/65	Kl		2.74	9.78
147 022	197 802-2	12/68	Kl		5.73	3.76
147 023	197 803-0	92	Kl		3.74	
147 027	197 805-5	78	Kl		3.74	
147 049	197 806-3	80	Tr	x	12.72	12.76
147 050	197 809-7	79	Tr	x	9.72 BrU	8.78
147 051	197 807-1	84	Tr	x	10.72 BrU	11.74
147 052	197 808-9	79	Tr	x	7.73 BrU	8.77
147 054	197 810-5	73	Tr	x	9.72 BrU	
147 055	197 811-3	75	Tr		11.77	
147 080	197 820-4	74	Kl		9.72	1.74
147 081	197 821-2	73	Kl		3.72	10.75
147 082	197 823-8					
147 084	197 822-0					
147 101	197 825-3	89	Kl		6.74	

12/65: 12 Sitzplätze 1. Kl., 65 Sitzplätze 2. Kl.;
Kl – Klotzbremse mit 10"-Bremszylinder;
Tr – Trommelbremse mit Öldruck-Handbremse, wurde bei BrU umgebaut auf Klotzbremse



197 801-4, Bauart ohne Übergangseinrichtungen, im Bahnhof Löwenberg (Mark) am 28. Februar 1981. Auf der Stecke Löwenberg (Mark) – Rheinsberg war er bis April 1981 im Einsatz.
Foto: L. Neve, Berlin

99 579: Lebenslauf vervollständigt – „me" 12/89, S. 11 –

Zum Beitrag über die Dampflok 99 579 möchte ich noch einige Ergänzungen machen.
Ich beschäftige mich schon längere Zeit mit der Schmalspur und kann das auch teilweise im Beruf fortsetzen, da ich Technologe im Bw Aue bin.
Mir liegen die Statistiken ab 1. Januar 1968 über den Lokeinsatz auf der Strecke Grünstädtel–Oberrittersgrün vor, aus denen folgende Auszüge, die 99 579 betreffend, von Interesse sind:
von 1/68 bis 8/68 war die 99 579 Planlok in Kirchberg; 9/68 Kirchberg außerplanmäßiger Einsatz; 10/68 Oberrittersgrün Planlok; 11/68 Oberrittersgrün Planlok bis 12. 11.; dann warten, ab 18. 11. L3 Raw Görlitz bis 16. 1. 69; 1/69 Kirchberg Reserve (ab 17. 1.); 2/69 bis 4/69 Kirchberg Reserve; 5/69 bis 1/70 Kirchberg Planlok; ab 16. 1. warten, ab 20. 1. L2 Raw Görlitz bis 3. 3.; 3/70 bis 11/70 Kirchberg Planlok; 20. 11. Reserve; ab 21. 11. warten, ab 26. 11. „z".
Nach der letzten L3 lief die Kesselfrist bis zum 16. 1. 72, die Lok ist also nicht wegen Fristablauf abgestellt worden, es müssen andere Schäden vorgelegen haben. Im Bestand der Einsatzstelle Oberrittersgrün lief die Maschine vom 1. Oktober bis 17. November 1968. Sie war in dieser Zeit 37 Tage im Dienst, stand fünfmal in Reserve und wurde einmal ausgewaschen. Das geschah immer vom Lokpersonal selbst am Wochenende.
Der Grund der Umsetzung dürfte Lokmangel gewesen sein, da in dieser Zeit sonst nur noch die 99 582 zur Verfügung stand. Die sonstigen Oberrittersgrüner Loks 99 581 und 99 583 waren im Oktober im Raw.
Zum Zeitpunkt der Umsetzung gab es in den Einsatzstellen des Bw Aue nur noch wenige Reserveloks: In Kirchberg die 99 534 nach Raw-Aufenthalt (so eine Lok gibt man nicht ab!), sowie die 99 597 in Jöhstadt, fünf Schönheider Loks 99 573, 99 585, 99 590 und 99 601 standen nur insgesamt 18 Tage in Reserve.
Als am 12. November 1968 die 99 581 nach dem Raw-Aufenthalt in Oberrittersgrün in Dienst ging, konnte die „Lokhilfe 99 579" wieder abgestellt werden. Die Maschine wurde dann auch gleich dem Raw zugeführt. Das erscheint auch logisch, denn nach einem relativ langen Planeinsatz in Kirchberg vor der Umsetzung war der Zustand der Maschine bestimmt nicht der beste.

A. Schlenkrich, Schwarzenberg

MERKUR war in der ČSSR sehr beliebt – „me" 9/89, S. 20 –

Zum Beitrag „Eine Spur-0-Eisenbahn aus der ČSSR" habe ich noch folgende Informationen: Hersteller: KOVOL, Police nad Metuji (Kreis Nachod/Ostböhmen). 1920 war diese Spielwarenfabrik (alter Name: IVENTOR) gegründet worden. Von 1935 bis 1940 wurden elektrische Eisenbahnen in Spur 0 unter der Schutzmarke MERKUR hergestellt, u. a. Dampfloks mit der Achsfolge B (ähnlich ČSD-BR 387.0 „Mikado") und 1'C1' (verbesserte BR 387.0), Personenzug-, Schnellzug- und Gepäckwagen sowie zweiachsige gedeckte Güterwagen, Flachwagen und Kesselwagen.
Ab 1947 konnte das Produktionsprogramm aus der Vorkriegszeit wieder aufgenommen werden. Später, etwa ab 1950/1952, kam eine B1-Dampflok hinzu. Während diese bis zur Produktionseinstellung im Jahre 1968 zum Sortiment gehörte, wurden Schnellzuglok und -wagen (letztere jetzt ohne Dachlüfter) nur bis 1960 hergestellt.
Zum Produktionsprogramm der letzten Jahre gehörten weiterhin zweiachsige Kranwagen, Kühlwagen „Prazdroj", vierachsige offene und gedeckte Güterwagen, Rungen-, Kessel- und Kühlwagen. Die Kühlwagen waren mit „Československe mrazirny" (Tschechoslowakische Gefrieranlagen) beschriftet.
Auch Gleismaterial und ein Trafo gehörten dazu. Die im „me" 9/89 abgebildete Garnitur gab es von 1955 bis 1960.

J. Bajer, Prag

Und nochmal MERKUR

In der Bundesrepublik stößt man seit eingen Jahren häufiger auf Modelle unter dem Markennamen MERKUR aus der ČSSR. Ich konnte vor einiger Zeit auf einer Tauschbörse einen vierachsigen gedeckten Güterwagen erwerben. Genau wie in Ihrem Beitrag beschrieben, ist auch er mit M3-Schrauben zusammengefügt. Die Kupplung weicht jedoch von denen der zweiachsigen ab. Sie hat eine gewisse Ähnlichkeit mit der vom VEB Stadtilm angewandten Kupplung für die dort hergestellten Spur-0-Fahrzeuge und läßt sich auch damit kuppeln, was sogar gewollt ist. Mit den Märklin-Fahrzeugen gibt es keine Kuppelmöglichkeit, jedoch läßt sich leicht eine andere Kupplung einbauen. Das Fahrzeug trägt auf beiden Seiten den Schriftzug „Merkur" in Schwarz auf goldenem Feld. Außerdem stehen links das ČSD-Zeichen und einige Angaben in tschechischer Sprache (per Abziehbild). Gesehen habe ich auch einen ähnlichen Kühlwagen in Weiß mit blauem Aufdruck von MERKUR.

M. Kip, Rheinbach (BRD)

H0-Heimanlage – „me" 1/90, S. 18 u. 19 –

Leider hat sich in der Anlagenbeschreibung ein Fehler eingeschlichen, der eine Sinnänderung beinhaltet: Ich hatte nicht behauptet, den kleinsten Industrieradius von 380 mm auf 356,5 mm reduziert zu haben, sondern „... den kleinstmöglichen industriemäßig befahrbaren Radius von 356,5 mm als Ausgangsbasis zu wählen". Es handelt sich dabei um von der Modellbahnindustrie fertig angebotenes Material, wobei beim Neubau klar sein dürfte, daß dieses „PROFIGLEIS" aus dem Kirchenweg 13 in Nürnberg stammt.

D. Siegmund, Wernigerode

Gedeckter N-Güterwagen „Ms 06"

Das Vorbild

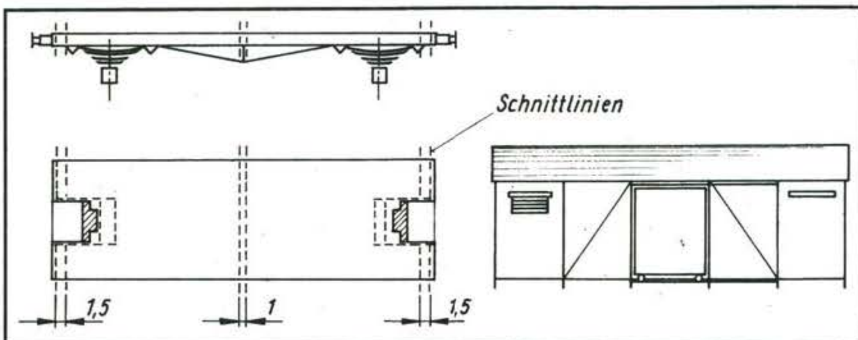
Dieser Güterwagen wird zum Transport nässeempfindlicher Güter, nicht für Tiere, Leichen sowie schmutzende Güter, eingesetzt. Ferner ist, mit Ausnahme von Getreide, eine Beladung mit witterungsempfindlichen Schüttgütern nicht statthaft. Der Grund für die Einschränkung besteht darin, daß die Fahrzeuge mit einer besonderen, fest eingebauten Ausrüstung versehen sind, die durch das Ladegut nicht beschädigt oder beschmutzt werden darf.

Die Wagen tragen kein RIV-Zeichen und werden auch heute noch in größerer Stückzahl bei der DR eingesetzt, zum Teil bereits mit blechbeschlagenem Dach. Ein Teil der Wagen ist mit Bremserbühnen versehen.

Das Modell

Es werden das Gehäuse eines G-Wagens vom VEB PIKO und das Fahrgestell des O-Wagens Obmmu von VEB PREFO benötigt. Das Fahrgestell kürzt man entsprechend der Skizze (Strichlinie). Die Kuppelkästen müssen hinten angefast werden. Von den Radsätzen entfernt man den Isolierkörper zwischen den Radscheiben, da sonst die Achsen an den Kuppelkästen schleifen. Die Rahmenversteifungen des Obmmu-Wagens werden wieder verwendet. Zusätzlich müssen die Trittbretter des G-Wagens am Fahrgestell mit Kontaktkleber angebracht werden. Vor dem Kürzen des Fahrgestells sind die äußeren Federschaken mit einer Rasierklinge abzutrennen, jedoch nach dem Zusammenkleben des Fahrgestells wieder anzukleben. Am Gehäuse des G-Wagens werden mit einem scharfen Stecheisen die Verstrebungen zwischen den Außenstreben und den Türstreben sowie die Jalousien entfernt. Mit einer Reißnadel müssen wir die Bretterfugen nachritzen. Aus Plaststreifen (1 mm × 0,5 mm) sind neue Verstrebungen zu fertigen und nach Skizze anzukleben. Aus dünnem Blech werden die sich in den äußeren Feldern befindlichen Bretter (8 mm × 1,5 mm) hergestellt und mit Kontaktkleber aufgeklebt. Jeweils im rechten äußeren Feld befinden sich unter dem Brett Jalousien (siehe Skizze). Diese werden aus Plast durch Anritzen hergestellt (5 mm × 3 mm) und in das Gehäuse eingesetzt. Der Wagenkasten ist braun, das Dach grau oder schwarz (bei Blechdach auch braun) zu streichen.

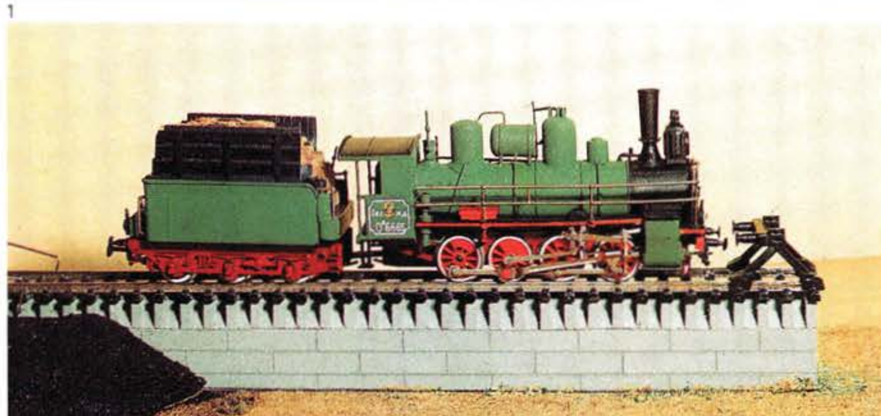
Text und Zeichnung: R. Zemke, Dresden



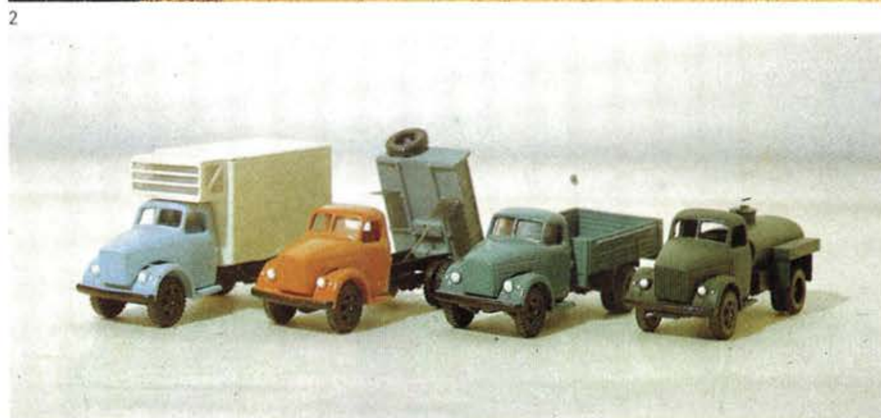
Neues aus Riga

Schon seit mehreren Jahren bestehen freundschaftliche Verbindungen zwischen Mitgliedern der Leipziger Arbeitsgemeinschaft 6/7 „Friedrich List" des DMV und dem Rigaer Modellbahnklub. Die Rigaer Freunde legen großen Wert auf vorbildgetreue Eigenbaumodelle in der Nenngröße H0.

1



2

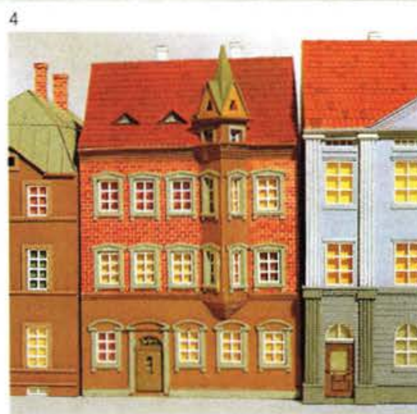


1 Im „me" 5/85 stellten wir das Modell der SŽD-Lok der Reihe O" aus sowjetischer Produktion in der Nenngröße H0 vor. Durch unterschiedliche Gestaltung und Umgestaltung entstanden aus einem Grundtyp Varianten.
2 Ebenfalls in eigener Werkstatt wurden Werkzeuge und Apparaturen zum Spritzen der Teile für den Lkw des Typs GAS 63 aus Polystyrol hergestellt. Sieben Fahrzeugvarianten waren bisher in Leipzig zu sehen, vier davon zeigt diese Aufnahme.
3 und 4 Stadthäuser, deren Vorbilder in der Altstadt von Riga stehen, baute Alfred Straume aus Pappe. Die Fenster dafür wurden in eigener Werkstatt aus Polystyrol gespritzt. Aus wenigen Grundteilen lassen sich über 100 Fenstervarianten herstellen.
Fotos: W. Bahnert, Leipzig

3



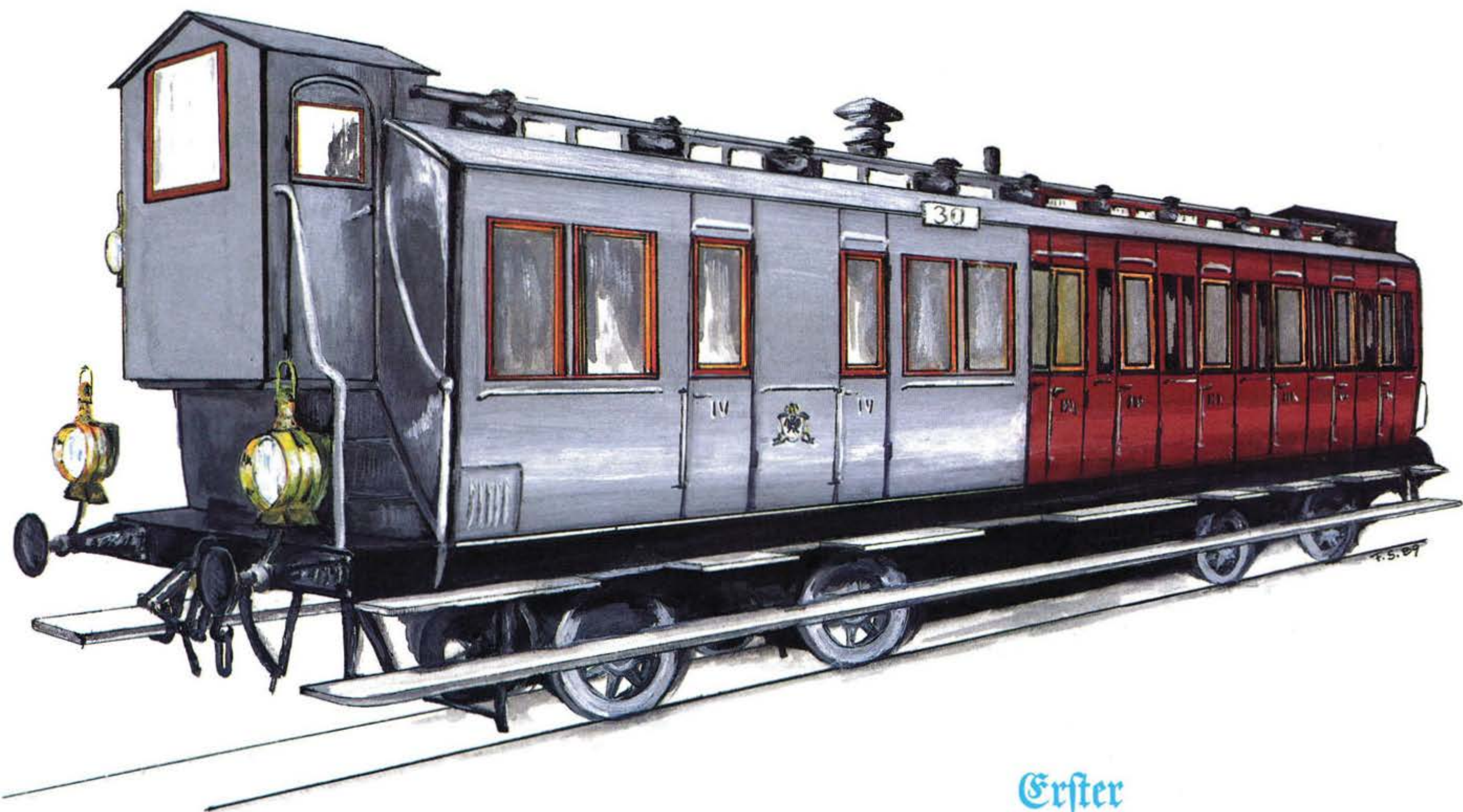
4



Randnotizen

Unter dem Motto „Details sind das Salz in der Suppe" stellte der VEB VERO, Werk 5 Marienberg, auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1990 einen neuen Ausstattungsbausatz vor.
Bahnanlagen wirken bekanntlich erst richtig mit den unumstrittenen Kleinigkeiten. Zwei typische Formen von Bahnhofslampen in Gittermast- und Pilzkopfbauform – je vier unbeleuchtete im Bausatz mit der vorbildgetreuen Höhe von 17 cm (Nenngröße H0, für TT kürzbar) – dürften ebenso interessant sein wie Rohrleitungen, Stutzen, Feldbahnmuldenkipper, Gleise, Werkzeuge, Schuppen und Plakate
Foto: Albrecht, Oschatz





Nach der wohl einzigen noch vorhandenen Abbildung vom ersten preußischen Verbrennungstriebwagen „CÖLN 30" entstand diese farbige Zeichnung. Sie ergänzt die Beschreibung im „fahrzeugarchiv" auf den Seiten 16 bis 20.

Zeichnung: F. Schneider, Potsdam

Erster Verbrennungstriebwagen der K.P.E.V. 1908